N° 318. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

DANS CE NUMÉRO, LE COMPTE RENDU PHOTOGRAPHIQUE DU
RAID HIPPIQUE

13 Octobre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Le Match Racing-Club — Stade Français

Dans ce Numéro
PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

LE RAID HIPPIQUE

LE RAID HIPPIQUE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Semelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Bres S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station „COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, M

vous commencez à grossir, et gross vieillir. Prenez donc tous les jour dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et vot restera ou redeviendra svelte. — Le 60 dragées est expédié franco par le* LABOR 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-p TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bo

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.

109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

PRIX MODÉRÉS

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigealent autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, fauh. St-Honoré, Paris

Appar

MODIFICATEU DES FORMES DU
Breveté S.G.D.G., France et
Amincit, redresse et abaiss
HUIT MODÈLES
La méthode de mas
Mme DUCHATEL
209, rue Saint-H
efface les rides, supprime le double menton, la figure ses formes ondoyantes de beauté

DELICIEUSE HUILE D'OLIVE

EXPÉDIÉE PAR BIDONS DE 10, 15 ET 20 KILOS

Représentants demandés partout

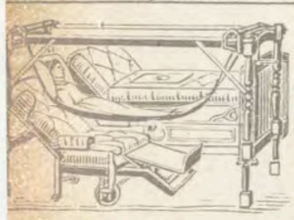
CARROUCHÉ Frères, à Salon (Bouches-du-Rhône)

AUTOMOBILES

BENZ

DE MANN

J. DE XAVIER-CARVALHO & C
AGENTS EXCLUSIFS
201, BOULEVARD PEREIRE, PA



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
fabricant breveté s.g.d.g
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St. Maur, Paris

ASTHME et Catarrhe Guéris par les Cigarettes ou la Poudre (Boîte 2 fr.) E

La Semaine Comique, par Henriot.

— Tu ne seras pas de Toulon à Alger en canot-automobile.
— Et qu'est-ce que c'est que ça, Marius, en canotaumobile... moi ze me réserve pour Martigues-Alzer à la naze!

Les réformes à Saint-Cyr.
Une heure d'auto tous les matins, histoire d'apprendre à conduire eux-mêmes leur monture quand ils seront généraux en chef.

Les vendanges, sport du Médoc.
— Eh bien, oui, un sport, j'ai calculé qu'avec tous les pas que je fais sur le raisin je serais allé de Bordeaux jusqu'à Angoulême.

— Vous me faites rire avec vos accidents... depuis 5 ans que je fais de l'auto je n'ai pas écrasé une mouche.
— D'abord pour viser une mouche il faudrait être bigrement adroit.

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SURE
des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes
Effet gradué à volonté
La Boîte avec Brochure franco
5f,50

P. MÉRÉ DE CHANTILLY À ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille : 5f.
franco en Gare : 5f,60.

EMBROCATION MÉRÉ

23, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Automobiles

RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises

GAGNANT de la Coupe GORDON-BENNETT (1904)

MERCEDES
PALAC

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées — PARI
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

TUE-GIBIER *sans feu ni bruit ni fumée*
à 30 mètres à petits plombs ou à balles
Pression très forte depuis 12f50 fco
FOUDROYANT : 18f60 et 22f60 fco
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6f30 fco
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et fco.
RIGAUD, Inv. Ft, 26, r. du Temple, Paris.

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

13 Octobre 1904 — N° 818

Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

LE RAID HIPPIQUE BORDEAUX-PARIS. — AU CONTROLE DE LIBOURNE.

Le départ de notre Raid Hippique a été donné dimanche matin avec un plein succès, avenue Thiers, à Bordeaux. La foule était énorme autour du contrôle de départ, comme, du reste, sur tout le parcours. Notre photographie représente M. Pipart-Merin, qui mène Victor, un mulet de sang, alezan doré, faisant signer son carnet de route au contrôle de Libourne. Victor, parti de Bordeaux à 9 h. 8, est arrivé à Libourne (31 kil.) à 11 heures. Il en est reparti immédiatement et a atteint Roullet, à 12 kil. d'Angoulême, soit 120 kil. de Bordeaux, dans la soirée. (Voir l'article, page 828 et suiv.)

LE RAID HIPPIQUE BORDEAUX PARIS

Prise de la mesure de l'oreille.

Le tour de cou au-dessus des yeux.

L'hippométrie d'un concurrent.— La taille.

Prise de la mesure de la couronne.

La détermination de l'âge.

Bien que nous ayons eu confiance dans la loyauté de nos concurrents, nous avons cru néanmoins devoir nous entourer de toutes les précautions possibles. Au lieu de marquer les chevaux au sabot, ce qui aurait pu les faire prendre, après l'épreuve, pour des réformés de l'armée, nous avons préféré appliquer la méthode anthropométrique Bertillon. Sous la direction de M. Baillet, vétérinaire à Bordeaux, trois vétérinaires ont mesuré les chevaux ; ces mesures ont été portées sur les carnets de route.

✣ ✣ ✣

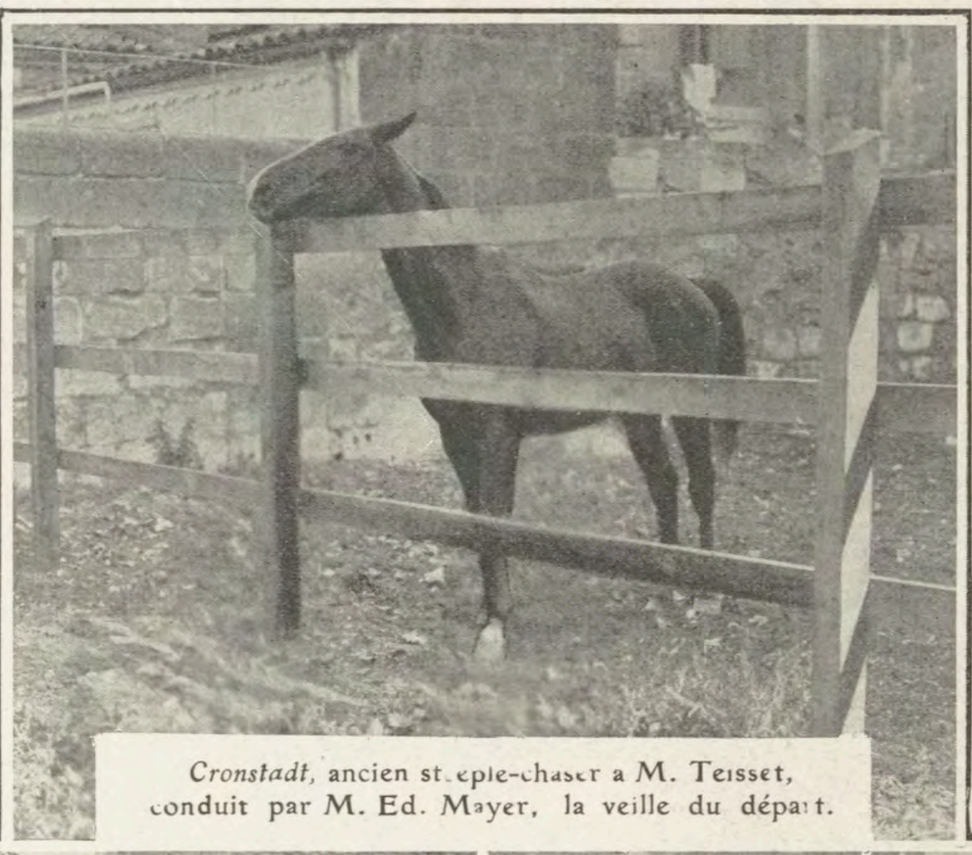
Nous ne pouvions, certes, espérer un succès pareil à celui qu'a obtenu auprès des sportsmen et auprès du public notre grande épreuve hippique, qui restera dans l'esprit de tous comme l'événement hippique sensationnel de l'année 1904. Bien que nous ayons reçu de tous les côtés de la France des encouragements précieux, des marques de sympathie qui nous ont touchés, ni les organisateurs, ni les membres du comité d'honneur n'osaient croire au mouvement phénoménal qu'a créé Bordeaux-Paris Hippique.

✣ ✣ ✣

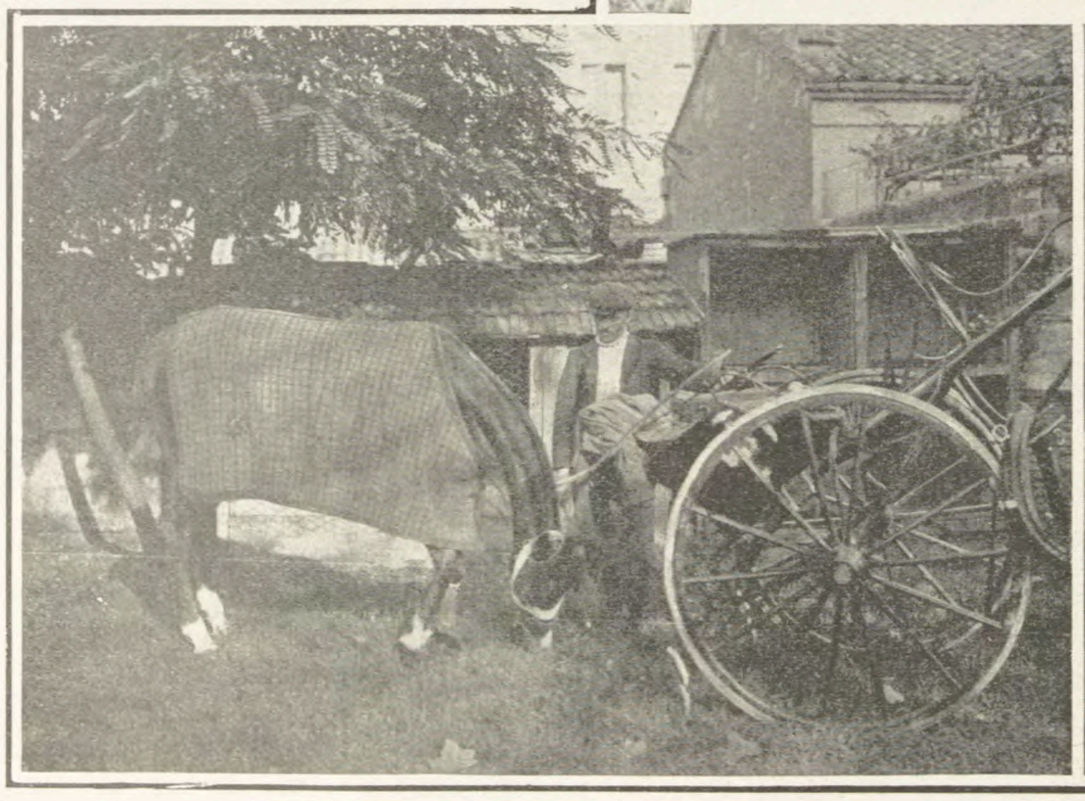
Il ne nous sied point de nous décerner des éloges ; mais avant tout commentaire, nous tenons à remercier ici tous ceux, membres du comité, vétérinaires, municipalités, confrères de la presse quotidienne et périodique de la France et de l'étranger, commissaires et contrôleurs, amis connus et inconnus, sans oublier les concurrents, qui nous ont si bien facilité notre tâche.

Dès leur arrivée à Bordeaux, les concurrents étaient l'objet de la curiosité des amateurs et des sportsmen, et ce fut, pendant les trois jours qui précédèrent le départ, un défilé ininterrompu au manège Barailhé.

Pour éviter toute substitution de cheval en cours de route, on nous avait proposé diverses méthodes : marque au sabot, bouton à l'oreille, etc., etc., mais nous avons préféré ne point gêner les concurrents, et leur montrer la confiance que nous avions dans leu esprit sportif. Trois dévoués vété-



Cronstadt, ancien steeple-chaser a M. Teisset, conduit par M. Ed. Mayer, la veille du départ.



La doyenne de l'épreuve : *Montesquinoise*, âgée de 18 ans, à M. Irénée Gence.

Un des favoris : *Médocain*, hongre, 10 ans, à M. Cambou, d'Artigues

LE PASSAGE AUX QUATRE-PAVILLONS

Les Quatre-Pavillons c'est l'endroit classique des départs et des arrivées des courses cyclistes ou automobiles, Bordeaux-Paris ou Paris-Bordeaux, à environ deux kilomètres de l'endroit où fut donné le départ de notre Raid. C'est là que de nombreux sportsmen bordelais s'étaient rendus pour voir le passage des concurrents ; nous y avons même remarqué le général commandant le corps d'armée et quantité d'officiers de la garnison. Orpheline, une jument de demi-sang, appartenant à MM. Dénard et Moreau, de Bordeaux, tient la tête d'un lot important ; déjà de nombreux concurrents et toute la section montée sont passés.

rinaires de Bordeaux, sous la direction de M. Baillet, ont pris de tous les chevaux un signalement complet et détaillé ; en outre, nous avons appliqué aux chevaux la méthode Bertillon ; c'est la première fois qu'on a fait de l'*hippométrie*.

Toutes les mesures spéciales du tour de la tête, de la longueur des oreilles, du tour du paturon, etc., ont été minutieusement prises et portées sur le Carnet de route qui fut remis, au moment du départ, à chaque concurrent, en même temps que la photographie du cheval sous trois faces. Notre dévoué contrôleur général de la route, le vétérinaire F. Peyraube, secrétaire général du

L'arrivée des concurrents au contrôle de départ.
Traversée du pont de Bordeaux : M. Cotton d'Englesqueville, qui monte Alphonsine, et le lieutenant Gouin qui monte Bernache.

tement à l'heure indiquée, 8 heures, nos 48 concurrents sortaient du manège Barailhé pour se rendre au lieu fixé pour le départ définitif, avenue Thiers, à la sortie du pont de Bordeaux. Dans la section attelée, nous n'eûmes que trois abstentions : Fly, au comte Cianelli de Sérans, qui s'est trouvée un peu fatiguée ; Brillante, à M. A. Coudures, et la Dame Blanche, que devait conduire notre confrère Darzens, qui en avait dirigé l'entraînement ; là ce n'est point le cheval qui a manqué, mais le « driver » qu'une indisposition malencontreuse retient à la chambre. Dans la section montée, les abstentions ont été de cinq : Porte-Veine,

Cinq minutes après le départ.
A peine le coup de pistolet donné, M. Cotton d'Englesqueville a mis pied à terre et a fait 10 kilomètres à pied.

Dans l'attente du départ.
M. Edouard Despaux, directeur de la France de Bordeaux et du Sud-Ouest.

Les cavaliers en route pour Paris.
En tête, le lieutenant Gouin, montant Bernache ; derrière lui, sur Raketamanque, le lieutenant Petit.

Syndicat hippique du Midi, directeur et fondateur du *Bulletin hippique du Midi*, a reçu du comité pleins pouvoirs ; lui et de nombreux vétérinaires, disséminés sur le parcours, vérifieront au cours de la route l'identité des concurrents. Toute fraude sera donc impossible. Notre comité scientifique dont le président est M. Lavalard, a tenu à faire profiter la science vétérinaire de l'épreuve organisée par nous. Avant le départ, tous les chevaux ont été pesés, ils le seront dès leur arrivée à Versailles ; dans chaque grand contrôle, comme dans nombre de localités, des vétérinaires feront des constatations sur l'état général des concurrents, leur respiration, leur température, etc. Le rapport qui sera établi la semaine prochaine donnera pour l'avenir de précieux enseignements.

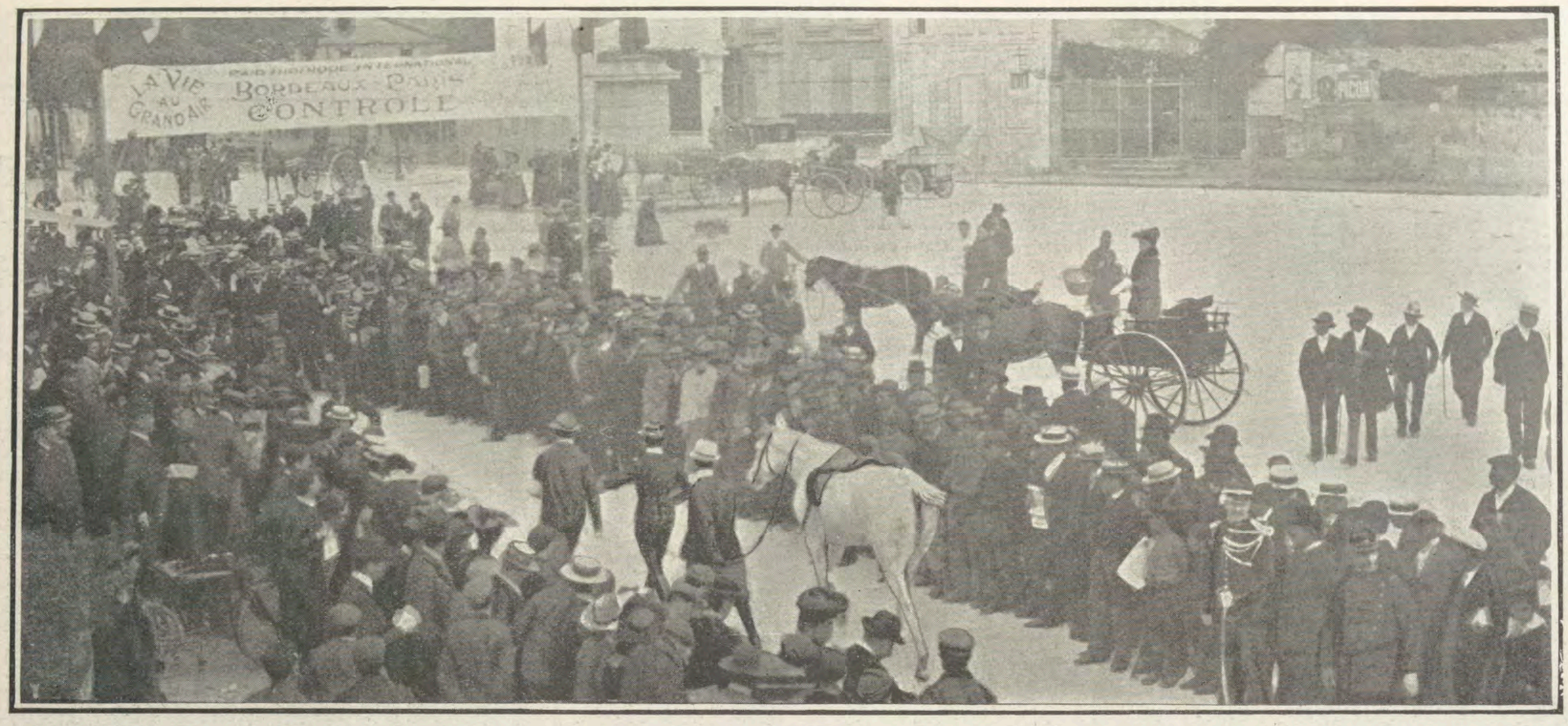
Mais arrivons au départ. Exac-

Un départ de la section attelée.
Les concurrents, rangés par quatre, partent au coup de pistolet du starter, M. Boitelleke.

au lieutenant Privat ; Tarn Kelm, au capitaine Romieux ; Red Hill, au lieutenant Martin ; Perlina, au capitaine Masclary ; (ces officiers n'ont pas reçu à temps l'autorisation du Ministre de la guerre) et Bagatelle, de l'Ecole de dressage de Poitiers, victime à l'entraînement d'un effort de tendon.

Au contrôle de départ, la foule était si dense, si compacte, qu'il a fallu toute l'habileté de la police bordelaise et des gardes municipaux, sous la direction des commissaires de police, pour empêcher la foule d'envahir la place.

Sur toute la route, dans les villages, dans les villes, de partout on était accouru pour voir passer Bordeaux-Paris Hippique. On offrait des fleurs aux premiers arrivants ; on acclamait la *Vie au Grand Air* ; on s'arrachait



L'arrivée au contrôle de Libourne.
Le lieutenant Petit, que guide à travers la foule un de ses camarades du 15e dragons, de Libourne, va signer au premier contrôle.

notre dernier numéro et les listes des engagements publiées par notre co-organisateur, *la France de Bordeaux et du Sud-Ouest*.

Nous comptions que les concurrents prendraient leur premier repos à Barbezieux, ou au grand maximum, à Angoulême, et voilà que lundi matin Bayard était à 10 heures à Saintes, à 199 kilomètres de Bordeaux, en juste 24 heures ! puisque Va-Doucement, parti à 9 heures 36, était à 7 h. 4 du matin à Cognac. On aurait cru aussi que les concurrents montés partis les premiers de Bordeaux, à 8 h. 54, seraient vite dépassés par les concurrents attelés, et voici qu'à Barbezieux, c'est un concurrent monté, M. Cotton d'Englesqueville, qui a atteint le contrôle à 4 h. 24, suivi, à quelques mètres, de Raketamanque, au lieutenant Petit ; il est vrai que ces deux cavaliers, admirablement entraînés, font — suivant la méthode du capitaine Bausil — une grande partie du parcours à pied, marchant ou courant à côté de leur cheval. A Angoulême, 132 kilomètres de Bordeaux, de nombreux concurrents sont arrivés entre 7 heures et 10 heures du soir, et tous — ce qui est remarquable, étant donnée l'allure à laquelle ils ont marché — en très bon état: M. Mesnard, vétérinaire à Angoulême, qui les a tous examinés, n'en pouvait croire ses yeux. Enfin, l'un d'eux, Anatole, couvrait 267 kilom Bordeaux-La Rochelle en 33 h. Comme nous le disait M. Lavalard, il y a quelques semaines : « Personne ne se doute de la résistance de cette admirable machine qu'est le cheval. » PAUL MÉGNIN.

Au passage à niveau d'Arveres.
Le passage est fermé ; les concurrents montés passent par la petite porte réservée aux piétons.

M. F. Peyraube, vétérinaire, notre commissaire général de la route, accompagné du rédacteur sportif de l'*Écho de Paris*, M. Jean Laffitte.

Le mulet Victor traverse au trot allongé le passage à niveau ou Lesna fit, dans Paris-Bordeaux, sa terrible chûte.

La voiture Decauville de M. Levavasseur, qui conduit les rédacteurs de la *France* et le photographe de la *Vie au Grand Air*.

Quelques Joueurs de Rugby au Stade Français

Le Stade a donné, dimanche, sa première réunion d'hiver, sur son joli terrain de St-Cloud. La première, en vérité, sentait un peu la reprise, car le match de rugby Racing-Stade, clou de la réunion, ne fut guère qu'une partie d'entraînement sur laquelle il convient de ne pas insister. A propos de cette réouverture, nous avons donc pensé qu'il serait plus intéressant, sans parler des résultats du match, de faire connaître, ou reconnaître, aux lecteurs de la Vie au Grand Air, *les principaux rugbymen stadistes.*

Gérome.

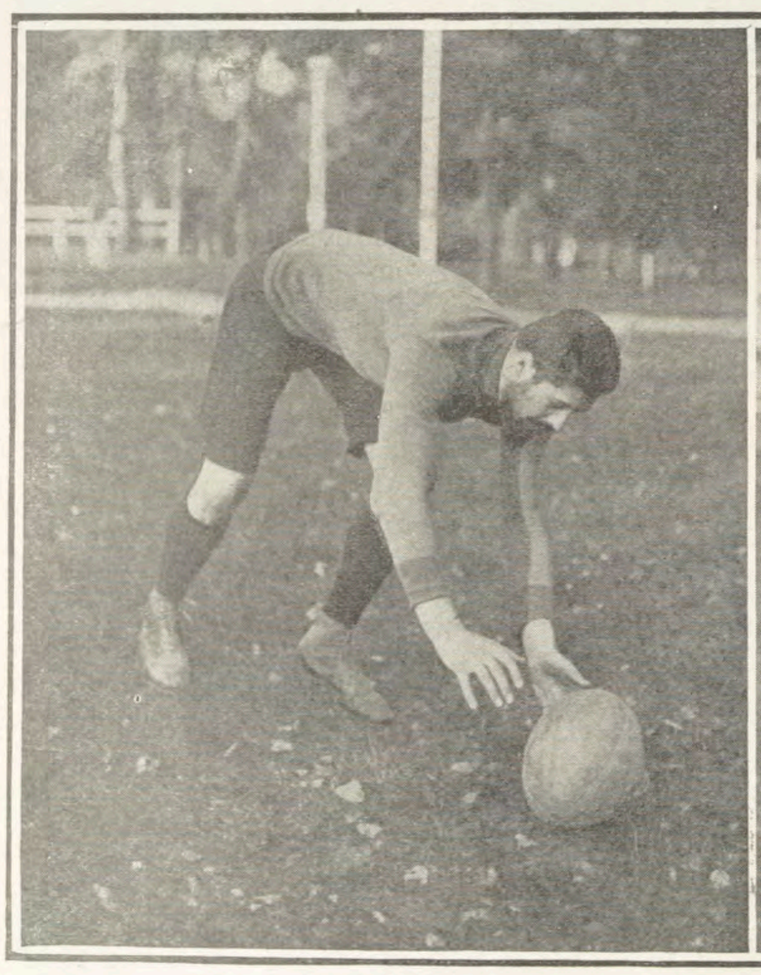
L'étoile de l'équipe, depuis un an. Remuant en diable et débrouillard comme pas un, lorsqu'il tient le ballon : une étoile filante, si vous voulez. Mais léger, léger... à déshonorer le quinze bleu et rouge. Le sait bien d'ailleurs, et tâche de le faire oublier en occupant beaucoup de place dans la partie.

Charles Beaurin.

« Débuta » dans l'équipe de Louis-le-Grand, à l'époque où son frère était considéré comme le meilleur trois-quarts de France. N'avait pas, en somme, de très grandes qualités pour faire un excellent joueur de rugby, y est arrivé cependant à force de travail et de volonté. Dans la ligne d'avants du Stade, dont il est une des meilleures unités, il se fait remarquer par la régularité de son jeu. Solide dans les mêlées, le coup d'œil juste pour le tenu, il est un peu lent aux charges. Est aujourd'hui un avant solide, mais un peu lent.

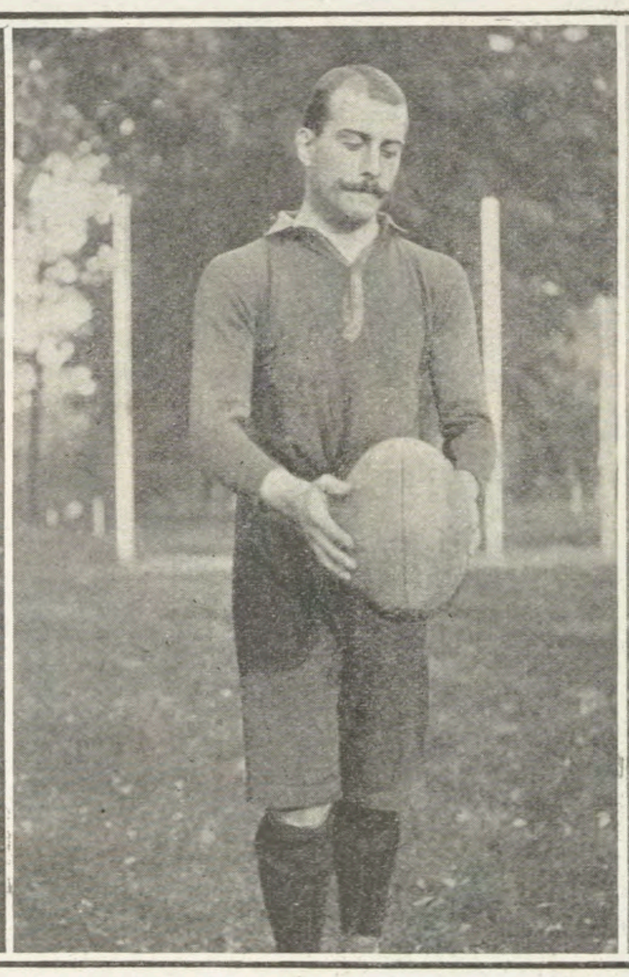
Vergès.

Un poids lourd qui fonce terriblement dans les mêlées. Une des grosses unités légendaires du Stade, un de ces avants formidables devant lesquels le trois-quarts le plus décidé du Racing hésite et hésitera encore davantage lorsque Vergès aura gagné un peu en « tête ».



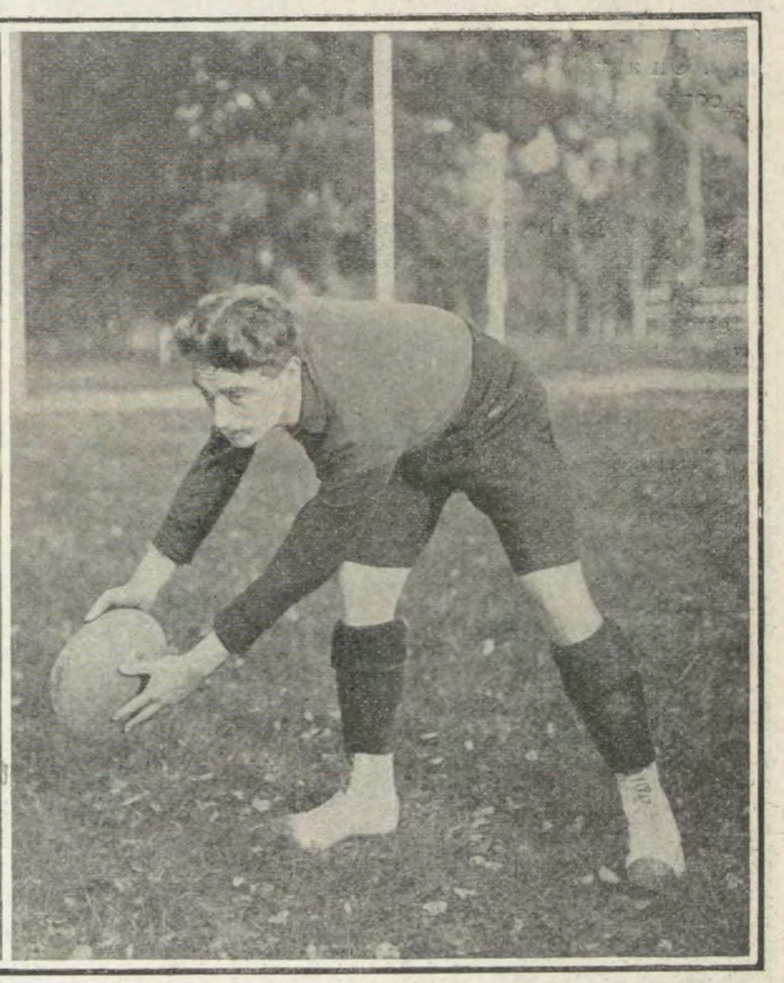
Icard.

Un tout petit poids qui glisse entre les jambes des avants ennemis avec une maestria remarquable. On dit même qu'il en abuse et se fait trop volontiers le représentant de ce fameux jeu trop personnel, et si français qui... que... vous savez, n'est-ce pas ? : « Vive l'Angleterre, Monsieur ! »



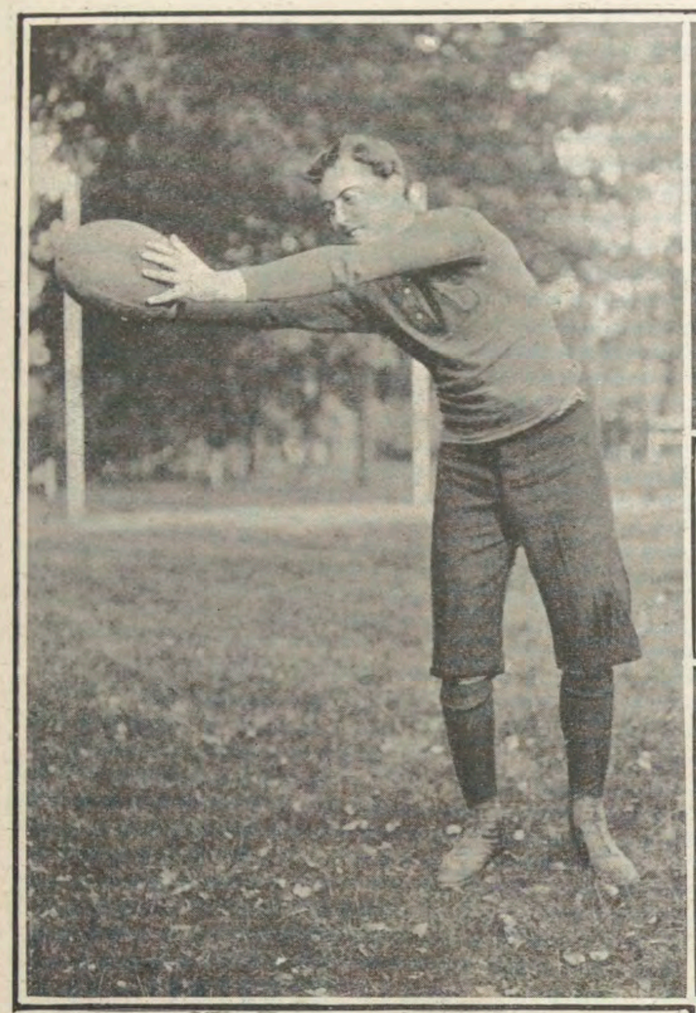
Poirrier, capitaine.

Un vieux du rugby, qu'il pratiqua tout jeune, avec les Chartrains d'abord, à Louis-le-Grand ensuite, Aujourd'hui capitaine de l'équipe première, du Stade.



Gallichon.

Un produit de la maison... pardon, du club dont il incarne les traditions d'énergie, d'endurance et de vigueur. Quand il veut, il le montre. En dessous, on lui reproche de ne plus le vouloir, assez souvent maintenant. Quand il veut, par exemple, c'est un demi qui joue comme... deux.



Communeau.

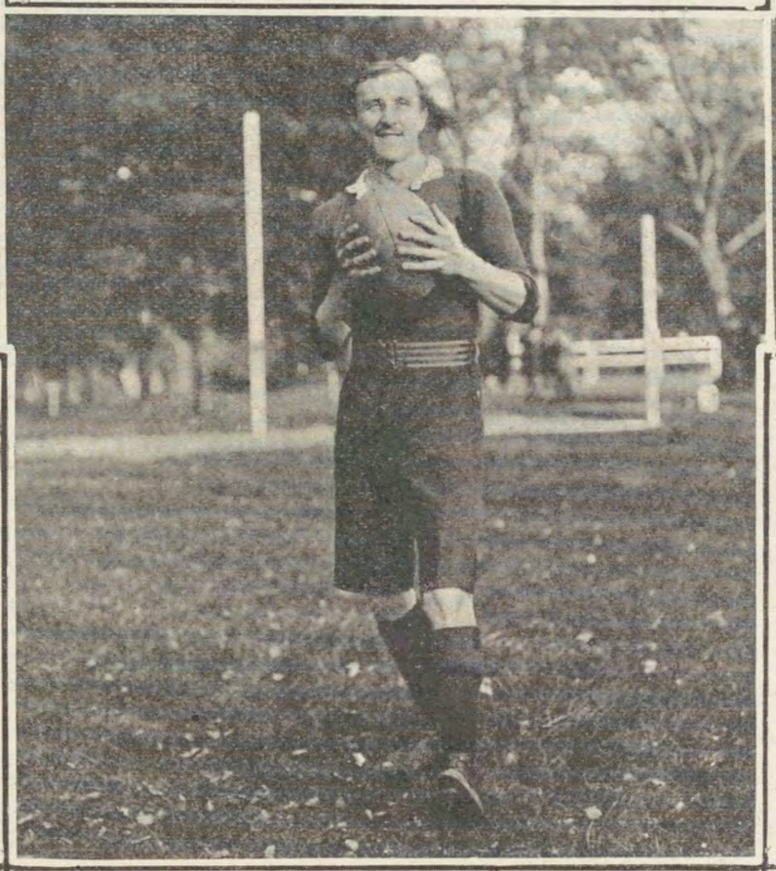
Sort d'Albert-le-Grand, le four où ont été cuits à point tant de Stadistes et tant de footballeurs. Très jeune, avec le défaut de cette qualité : une fougue un peu aveugle qui se ralentit quelquefois mal à propos. Se perfectionnera au rugby en pratiquant les autres sports. Ce n'est pas un paradoxe, il les pratique tous.

Barry.

« Voile ta face, Racing Club de France ! Ce grand faiseur d'essais est le même l'homme qui, l'an dernier, dans le Championnat de Paris, te stupéfia par quelques arrêts foudroyants qui te coûtèrent la victoire. »

Marescal.

Un nouveau plein de promesses ; il a toutes les qualités d'un excellent joueur de rugby... moins le calme. Trop nerveux, mais possède une belle ardeur de néophyte et une volonté de faire toujours mieux qui le rendra des ***plus*** *utiles à son équipe.*



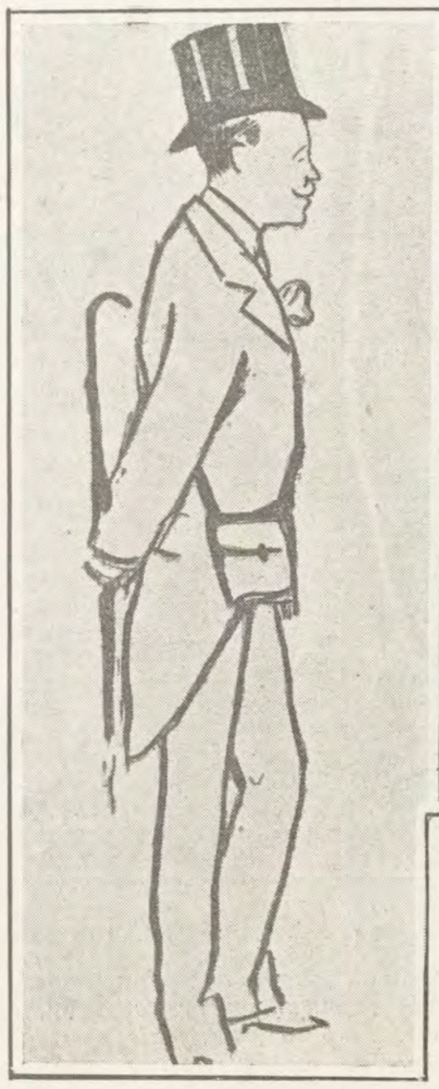
Forsyth.

Un Ecossais dont l'influence s'est exercée de la façon la plus heureuse sur toute l'équipe. Un de ceux qui l'ont le plus poussée à « jouer avant ». Une adresse des mains et des pieds invraisemblable parfois, une prestesse extraordinaire, une précision mathématique.

La partie Racing-Stade sur le terrain du Stade, à Saint-Cloud.

La première partie de rugby mettant aux prises, cette année, les équipes des deux vieux clubs français, a été disputée dimanche sur le terrain du Stade, à Saint-Cloud. Partie violente et mouvementée, mais dont les résultats, en faveur du Racing, ne sont pas très probants, étant donné le peu d'entraînement de l'équipe stadiste. Notre photographie représente une belle entrée des Racingmen dans les 22 mètres stadistes.

LE PRIX DU CONSEIL-MUNICIPAL



Le major Loder, propriétaire de Pretty Polly.
(*Dessin de Sem*). (Le *Journal*).

M. Gaston-Dreyfus, propriétaire de Presto II.

M. Gaston-Dreyfus.
(*Dessin de Mich*). (Le *Matin*).

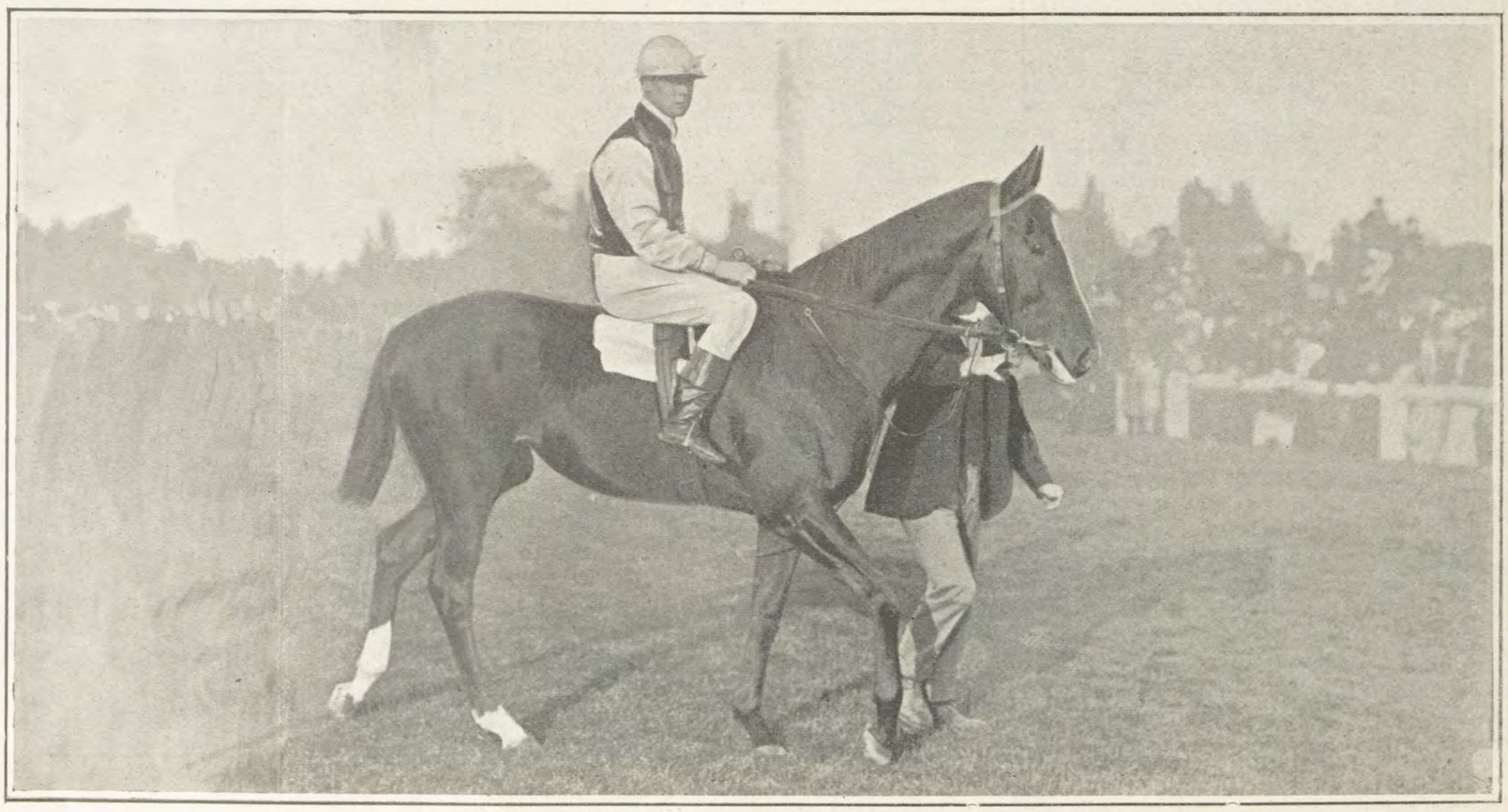
Le major E. Loder, propriétaire de Pretty Polly.

Rarement notre grande épreuve d'automne passionna autant les sportsmen pendant les quelques jours qui la précèdèrent ; c'est que l'élevage anglais allait essayer, avec d'excellents atouts dans son jeu, de nous enlever les 100.000 francs du Prix. Peu s'en est fallu que, par suite du mauvais temps, Pretty Polly, l'invincible jument anglaise, ne pût venir courir. Elle est cependant arrivée à temps, et pour la première fois de sa belle carrière, elle a connu la défaite ! Un vaillant petit cheval — presque un poney — sorti des prix à réclamer, s'est promené devant des chevaux de grande classe. Ce fut un véritable coup de massue ! O la glorieuse incertitude du turf !

M. Gaston-Dreyfus, propriétaire de Presto II.
(*Dessin de Sem*). (Le *Journal*).

Au printemps dernier, Presto II fut l'imbattable Presto II, comme Pretty Polly était l'invincible jument anglaise. Appartenant à un sportsman convaincu, éleveur émérite, sous la direction d'un très habile entraîneur, le fils de Rueil paraissait avoir une merveilleuse carrière devant lui, et j'avais écrit, à cette place même, il y a six mois, après une de ses faciles victoires : «Le cheval de M. Gaston-Dreyfus sera un de nos champions du Prix du Conseil-Municipal, » mais, depuis, il avait fallu en rabattre; il succomba contre Gouvernant, contre Géorgien, contre Hébron ; ce déclin de forme ne semblait pas lui donner de chance régulière dans notre Grand Prix d'automne.

Au paddock, il passa presque inaperçu, lui, d'un modèle si réduit, à côté



La rentrée du vainqueur du Prix du Conseil-Municipal (100.000 fr. — 2.400 m.).
Presto II, 3 *a.*, 53 *kil., par Rueil et Mlle Préfère. Propriétaire, M. Gaston-Dreyfus ; entraîneur, Lawrence ; jockey, Ransch.*

Presto II, par Rueil et Mlle Préfère, à M. G. Dreyfus. Entraîneur, Lawrence; jockey, Ransch.

Prctty Polly, au major E. Loder (D. Maher).

Zinfandel, à lord Harward de Walden (M. Cannon).

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL (100.000 fr. — 2.400 m.). — L'ARRIVÉE

La grande épreuve de l'automne fut, cette année, particulièrement brillante, à Longchamp, et c'est par un temps merveilleux que s'est disputé le Prix du Conseil Municipal.

La recette, qui était de 140.000 francs en 1903, est passée à 160.000 francs. Le mutuel a fait le même saut et a enregistré un supplément de 150.000 francs. Pour le Prix du Conseil Municipal seul, on a fait 909 500 francs.

de colosses comme Pretty Polly et Zinfandel, et même Macdonald II. Malgré sa défaite, Pretty Polly n'en reste pas moins une jument remarquable ; elle est d'un modèle parfait, d'une puissance d'arrière-main extraordinaire et avait, avant comme après l'épreuve, le calme du crack le plus accompli. Son voyage mouvementé — elle avait été retenue pendant deux jours à Folkstone, tant la mer était mauvaise — ne semblait pas avoir eu d'influence sur la condition parfaite dans laquelle l'avait amenée son entraîneur. Victorieuse dans quinze épreuves consécutives, la fille de Gallinule était naturellement la grande favorite ; à tous, Français comme Anglais, elle inspirait une confiance illimitée.

Presto II, arrivé 1er. *Pretty Polly. Zinfandel. Frisquet. Macdonald II. Rataplan. Hébron. Looloi.*

Le Prix du Conseil-Municipal. — Le passage au tournant de Boulogne.

Et, en effet, il n'y eut point de course. Presto II a gagné dans un canter, avec une facilité incroyable ; parti en tête, le poulain de M. Gaston-Dreyfus n'a pas été rejoint. Mais la stupeur des sportsmen fut grande quand on vit ce petit poney galoper si librement qu'on eût dit qu'il prenait un galop d'exercice, laissant sur place les deux cracks anglais s'épuiser derrière lui à la cravache. C'était à croire que Maher et M. Cannon n'avaient point vu Presto !

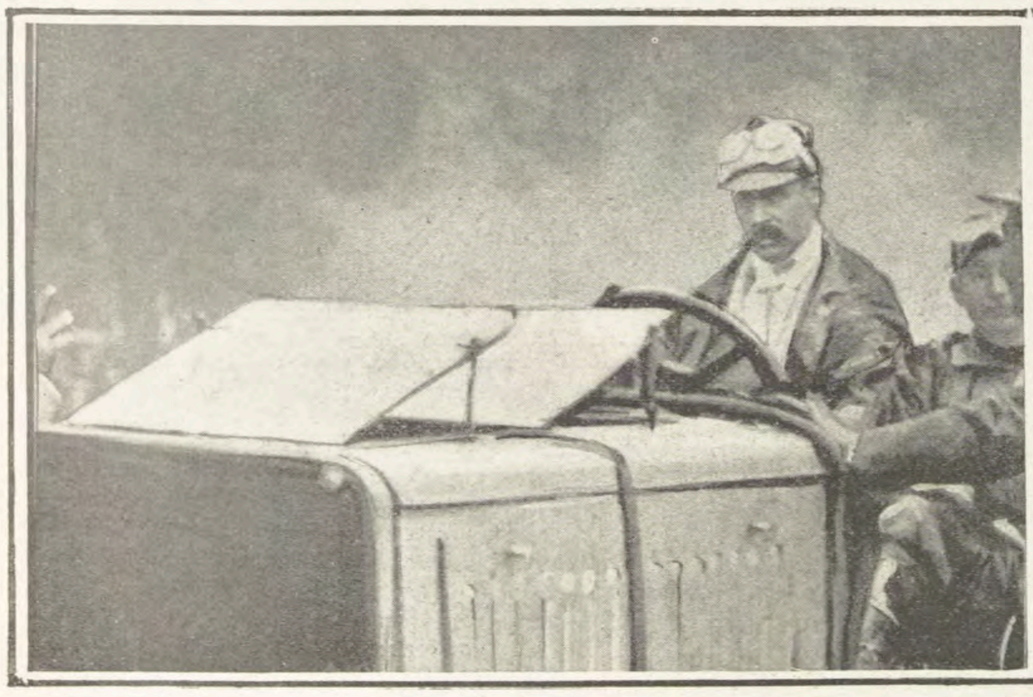
Lorsque, après une modeste victoire à Maisons-Laffitte, M. Gaston-Dreyfus réclama pour cent et quelques louis le fils de Rueil, il ne craignit pas de déclarer qu'il avait fait une « bonne affaire » ; la première partie de la carrière de Presto le prouva, mais ni lui ni Lawrence, qui est un entraîneur consciencieux et de la vieille école, ne croyaient à sa victoire dans le Prix du Conseil-Municipal. Presto II a trouvé dans Ransch un aide précieux ; ce bon petit jockey excelle — comme plusieurs de ses confrères américains — à faire des courses en avant avec des chevaux allant ; il l'a montré dans le Grand Prix comme dans le Grand Prix de Deauville. Le public — malgré la surprise qu'il éprouva — n'a pas ménagé ses applaudissements au jeune Ransch.

FRANC PICARD.

La favorite du Prix du Conseil-Municipal.
Pretty Polly, *par Gallinule et Admiration. Propriétaire, major E. Loder ; entraîneur, Gilpin ; jockey, Maher.*

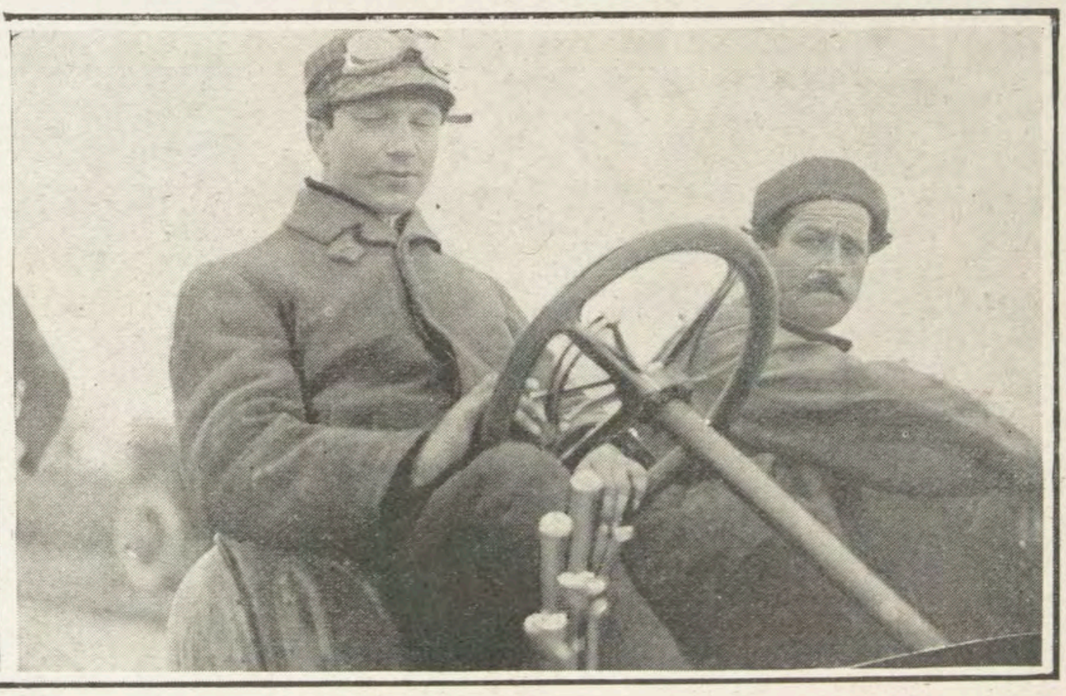
Le second concurrent anglais.
Zinfandel, *par Persimons et Medora. Propriétaire, lord H. de Walder ; entraîneur, major Beatty ; jockey, M. Cannon.*

LA COUPE VANDERBILT



Heath, vainqueur de la Coupe Vanderbilt.

L'industrie française vient de remporter une nouvelle victoire dans la Coupe Vanderbilt, qui s'est disputée samedi dernier sur 456 kilomètres, en Amérique. C'est, en effet, Heath, sur une voiture Panhard et Levassor, *munie de pneumatiques* Michelin, *qui s'est classé premier en 5 h. 26 m. 45 s. Derrière lui, à 1 m. 28 s.*



Albert Clément, second de la Coupe Vanderbilt.

seulement. Albert Clément s'est classé second, sur sa voiture Bayard-Clément, *également munie de pneumatiques* Michelin. *Nous donnerons dans un prochain numéro le compte rendu photographique de cette épreuve qui a passionné l'Amérique.*

Le Critérium du tiers de litre ✣ Ce qu'est la cylindrée d'un moteur

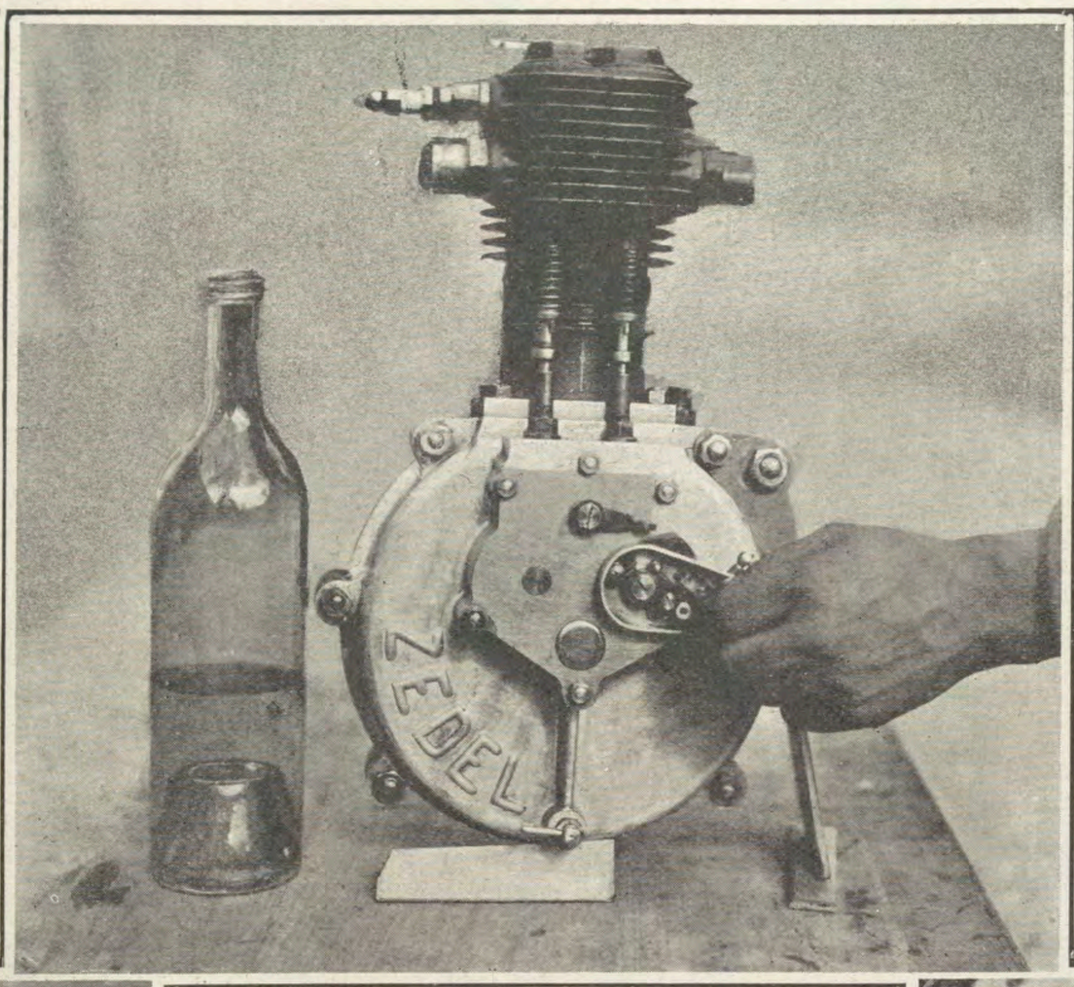
*Notre confrère l'*Auto *a fait disputer la semaine dernière, au Vélodrome du Parc des Princes, son Critérium du tiers de litre. Cette épreuve n'était ouverte qu'aux motocyclettes mues par un moteur dont la cylindrée maxima était de 333 centimètres cubes, soit un tiers de litre. Les séries et la finale se disputaient sur 10 kilomètres. La victoire est revenue à Anzani qui, au cours de l'épreuve, a battu le record des 100 kilomètres.*

◆ ◆ ◆

QUE veut dire d'abord cette expression assez bizarre : le Critérium du tiers de litre? Quelle alchimie bizarre se cache sous ce titre un peu cabalistique? On y parle d'alésage, de course, de cylindrée. On y voit des instruments bizarres et des calculs mystérieux. Ce tiers de litre n'est pas lui-même sans être un peu obscur en lui-même. Tiers de litre de quoi? Donne-t-on aux concurrents un tiers de litre d'essence?

Quelques mots d'explication sont nécessaires à ce sujet. Il n'est pas un chauffeur aujourd'hui qui ne doive savoir peu ou prou de mathématiques. On sait qu'un moteur est composé d'un cylindre au sein duquel se meut un piston par un mouvement de va-et-vient. Dans les moteurs à explosion, dits moteurs à quatre temps, les seuls qui existent aujourd'hui de façon pratique, le travail du piston est ainsi réglé. Supposons-le en haut de sa course, c'est-à-dire à la partie la plus haute du cylindre où il puisse atteindre. Le piston descend et en descendant fait naturellement le vide derrière lui, aspirant par conséquent le mélange de gaz et d'air qui lui vient de son carburateur. C'est le premier temps d'aspiration. Le piston commande par l'extrémité de sa tige une bielle qui tourne autour d'un axe. Cette bielle décrit donc, en ce moment, un demi-tour puis remonte, achevant son tour et faisant ainsi remonter le piston en haut du cylindre. C'est le second temps ou compression. Le moteur a fait un tour. A ce moment, la came de l'allumage fait produire l'étincelle. Le mélange gazeux ainsi comprimé explose. Nouvelle descente du piston sous la pression de l'explosion. Nouveau demi-tour de la bielle; c'est le troisième temps du moteur ou explosion. La bielle achève alors son tour et fait encore remonter le piston. Le second tour est achevé et le quatrième temps du moteur s'accomplit. C'est le refoulement, pendant lequel le moteur expulse les gaz explosés, brûlés et par conséquent inutiles, en les refoulant à l'extérieur par les soupapes d'échappement que la came vient ouvrir à ce moment.

Ces quatre temps sont les quatre gestes d'un chasseur tirant un coup de fusil : 1° il prend la cartouche (aspiration); 2° il l'enferme dans la culasse, de façon qu'elle explose dans une seule direction (compression); 3° feu (explosion); 4° il retire la cartouche (refoulement).



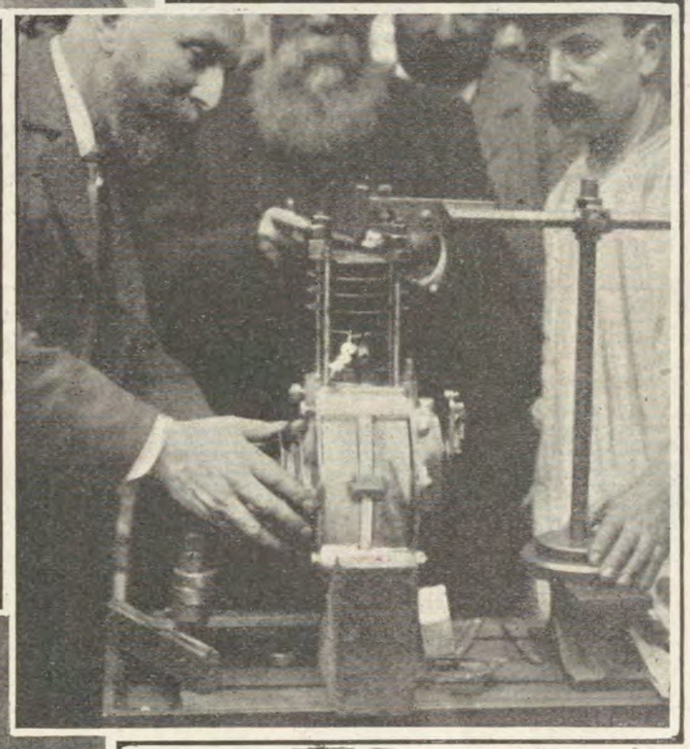
Le tiers de litre et le moteur d'une cylindrée équivalente.

Mesure de l'alésage du cylindre.

Avec un compas, on mesure la plus grande largeur du cylindre et la dimension s'inscrit sur un cadran gradué commandé par multiplication dentée, exprimant l'ouverture du compas.

La mesure de la course du moteur.

On prend les deux hauteurs allant d'un point fixe aux deux extrémités de la course du piston.



Une mesure à l'atelier.

Cette fois on mesure la course au 1/100 de millimètre dans un plan rigoureusement horizontal.

multiplié par 3, 1416, quantité fixe. Le rayon est la moitié du diamètre. Il est impossible dans le vide de trouver le rayon, mais il est facile de mesurer la plus grande largeur d'un cylindre. C'est ce que nous allons faire. Ce diamètre s'appelle ici alésage parce qu'on appelle, en mécanique, aléser, le travail qui consiste à forer un cylindre dans du métal. Le piston parcourt toujours, maintenu par sa bielle, la même distance. On l'appelle d'un mot qui fait image : sa course.

Eh bien, supposez que vous vouliez comparer deux moteurs égaux. Que ferez-vous?

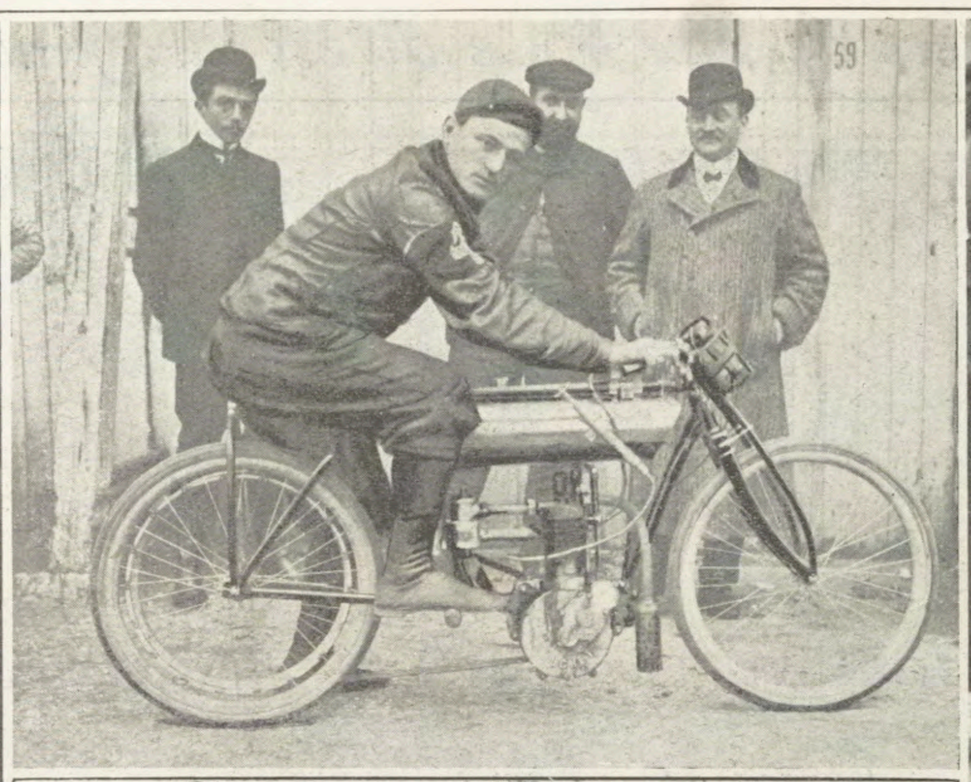
Si vous vouliez comparer la portée de deux fusils, vous les chargeriez avec des cartouches ayant même quantité de poudre. Pour les moteurs, même quantité de gaz. Cette quantité de gaz est égale, nous l'avons vu, à la cylindrée. Pour calculer la cylindrée, il suffit de prendre l'alésage et la course du moteur. Voilà le mystère du Critérium du tiers de litre.

Tout chasseur sait qu'indépendamment de toute autre circonstance, la portée de son coup de fusil dépendra de la quantité de poudre qu'il a versée dans sa cartouche. De même la force d'un moteur dépendra d'abord de la quantité de gaz que vous y avez introduit. Or, cette quantité est facile à déterminer. Lorsque le piston descend pour la première fois, faisant le vide, le gaz remplit exactement tout cet espace vide. Pouvons-nous le calculer? Très facilement. C'est toute la partie intérieure du cylindre comprise entre la position la plus supérieure et la plus inférieure du piston.

C'est là ce qu'on appelle la cylindrée du moteur. Elle est donc égale fort exactement au produit de la base du cylindre par la hauteur obtenue en calculant la différence entre les deux positions extrêmes du piston.

La surface de la base du cylindre est elle-même égale au carré du rayon

La mesure du diamètre de piston d'un moteur de tiers de litre.



Anzani, vainqueur du Critérium du tiers de litre.
Anzani pilotait une machine munie de pneumatiques Dunlop.

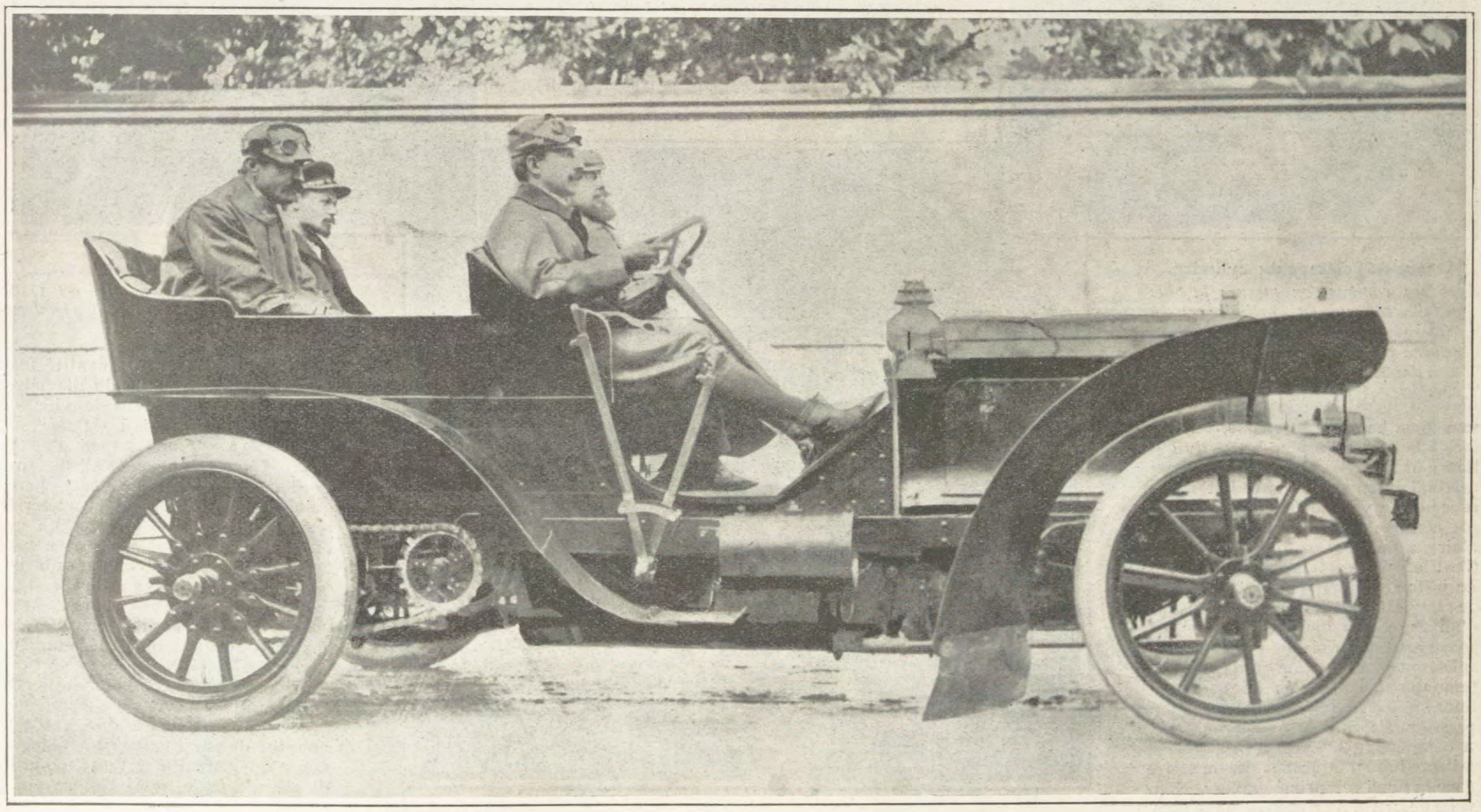
Le plombage du moteur après la mesure de la cylindrée.

On a voulu comparer sur des motocyclettes différentes, avec transmission, différente des moteurs théoriquement égaux en force et on leur a imposé à tous un maximum de cylindrée, en l'espèce égal à 333 centimètres cubes, soit un tiers de litre. Quel est celui qui emmènera le plus vite une motocyclette avec ce moteur? Aussi l'une des parties les plus curieuses de l'épreuve a-t elle été la mesure des cylindrées. On a pris à chaque moteur les deux dimensions que nous avons expliquées : l'alésage et la course. L'épreuve qui vient de se terminer a mis nettement en évidence la formule qui consiste à avoir un peu plus d'alésage que de course, c'est-à-dire un moteur tournant très vite. Deux dimensions de 76 millimètres d'alésage et 73 millimètres de course, voilà quel a été le succès de l'épreuve.

Elle a été l'occasion d'un triomphe pour Anzani qui a enlevé la première place, battu le record et gagné la Coupe de Régularité, c'est-à-dire eu tout le succès. La lutte avait néanmoins été très vive, et ce n'est que le dernier jour qu'on a pu enregistrer un résultat que les plus optimistes en faveur de leur marque étaient impuissants à prévoir, tant la lutte fut acharnée.

GEORGES PRADE.

LE MEETING AUTOMOBILE DE DOURDAN



Le Meeting automobile de Dourdan. — Gasté, sur sa voiture *Radia*, munie de pneumatiques *Michelin*, vainqueur de la catégorie Touristes (voitures de 18.000 à 24.000 francs).
Gasté a fait le meilleur kilomètre lancé du meeting, en approchant le 100 *à l'heure, battant tout le lot des touristes. Le kilomètre lancé en* 38 *s.* 1/5.

LE PRÉSIDENT ROOSEVELT SPORTSMAN

L'élection présidentielle aux Etats-Unis reporte l'attention publique sur la vigoureuse et intéressante figure du président Roosevelt, qui est en même temps qu'un homme d'Etat éminent, un sportsman accompli.

◆ ◆ ◆

Il y a quelques années, M. E. Leupp, que le Président des Etats-Unis honore aujourd'hui de son amitié, interviewait M. Théodore Roosevelt pour un grand quotidien.

Celui qui devait diriger les destinées de la Grande République disparaissait dans un amoncellement de revues et de brochures, quand M. Leupp franchit le seuil de sa bibliothèque.

En Amérique, l'interviewer va droit au but :

— Vous occupez-vous de littérature dans le but d'en faire votre profession ?

— Non, répondit Théodore Roosevelt, c'est tout simplement pour mon plaisir.

— Quels sont vos livres favoris ?

— Ceux qui ont trait à l'histoire des Etats-Unis ou à la chasse... spécialement la chasse au gros gibier.

— Ainsi vous dédaignez les grands problèmes psychologiques qui font tous les frais de la littérature contemporaine...

— Peuh ! un bon livre sur la chasse m'intéresse davantage... Mais qu'on ne s'y trompe pas... j'aime les sports que je pratique... je ne suis pas public pour un cent... j'agis ; je ne regarde pas.

Tout le sportsman est dans cette réponse : « J'agis ». L'Homme publie aussi.

Aussi l'œuvre littéraire du Président, œuvre assez considérable d'ailleurs, ne traite-t-elle que de la chasse au gros gibier. Le Président est le plus hardi cavalier des Etats-Unis. Il eut pour maître d'équitation un vieux cowboy qui avait fait la trappe comme le Ruk de Mayne-Reid et qui fit de « Tenderfoot » (c'est ainsi que les cowboys appelaient par dérision le petit Roosevelt qui était chétif et délicat) un gaillard solidement trempé et dont les exploits équestres sont devenus légendaires depuis la guerre hispano-américaine.

(Cliché Underwood et Underwood)

Le président Roosevelt et ses invités se rendant à une garden-party sur les bords du Potomac.

C'est à sa volonté nettement exprimée que la Coupe Vanderbilt a du d'être courue en Amérique. A ce propos, quelques lignes sur Théodore Roosevelt s'imposaient et c'est ce qui fait l'objet de ce court article, qui nous a semblé d'actualité.

◆ ◆ ◆

Le Président a une préférence marquée pour les chevaux fougueux et indociles.

On rapporte à ce sujet une anecdote amusante.

Lorsqu'il fut élevé à la magistrature suprême, Théodore Roosevelt exprima le désir de voir les écuries de la Présidence s'augmenter de deux chevaux de selle. Le fonctionnaire chargé de pourvoir White-house s'appliqua à trouver deux « chargers » de grande allure, d'un « pedigree irréprochable » et d'une douceur rassurante pour les partisans de l'ancien colonel des « Rough Riders ».

Le lendemain, le Président renvoyait les deux chevaux, avec cette note dédaigneuse :

« Je vous ai demandé des chevaux, mais non des lapins. »

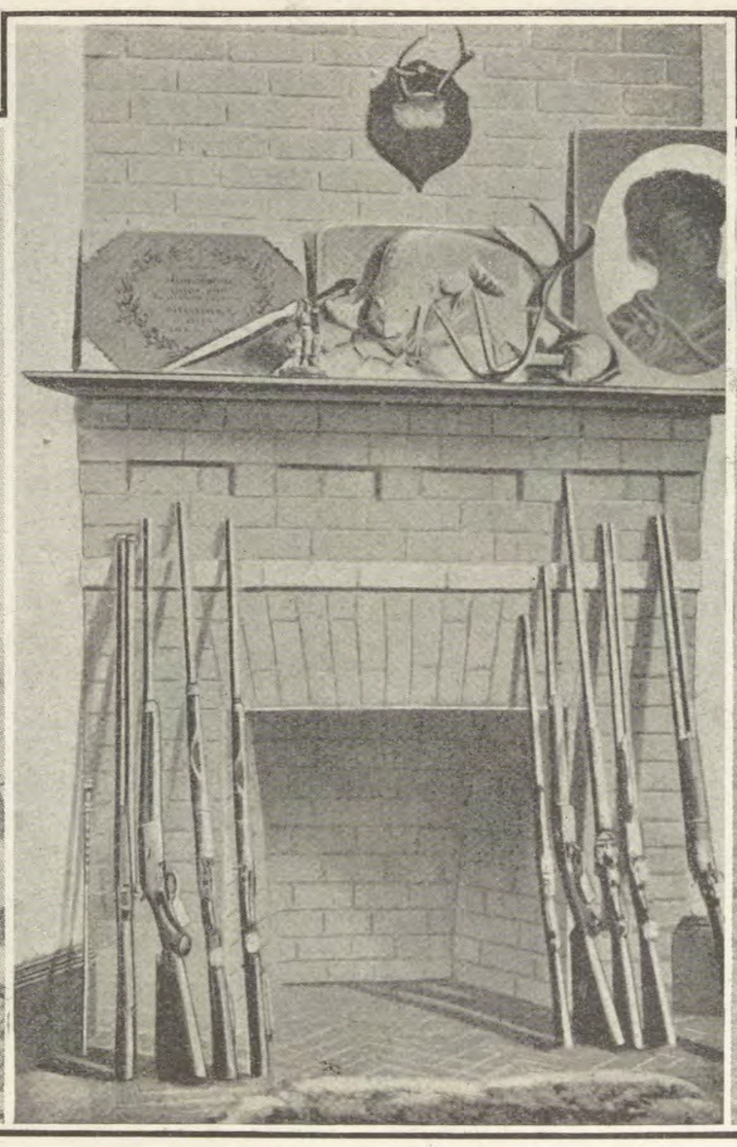
Sans pour cela négliger les affaires de l'Etat, le Président consacre de longues heures soit à la bicyclette, soit au footing, sport dans lequel il est passé maître.

Aller « on shanks pony » « sur les guiboles » à travers le pays, sur les « outskirts » de Washington, tel est le plaisir de Théodore Roosevelt, et il en use comme un « tramp », ce classique vagabond des pays anglo-saxons.

Voilà l'homme qui s'applique à répandre dans son pays tous les sports qu'il pratique lui-même. Il était utile de tracer le portrait de ce Président sportsman au moment où il sollicite le renouvellement d'un mandat qu'il a rempli avec honneur, autorité et dignité.

L. DHAMPOL.

Le président Roosevelt et son cheval favori, sautant un obstacle dans le parc de Washington.

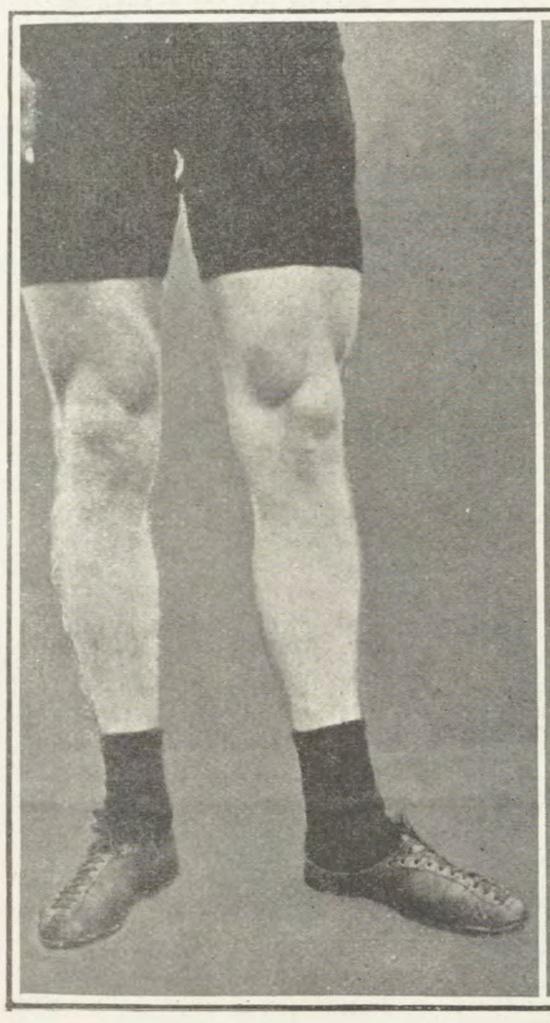


La « chambre des fusils » à Sagamore-hill, résidence du président Roosevelt.

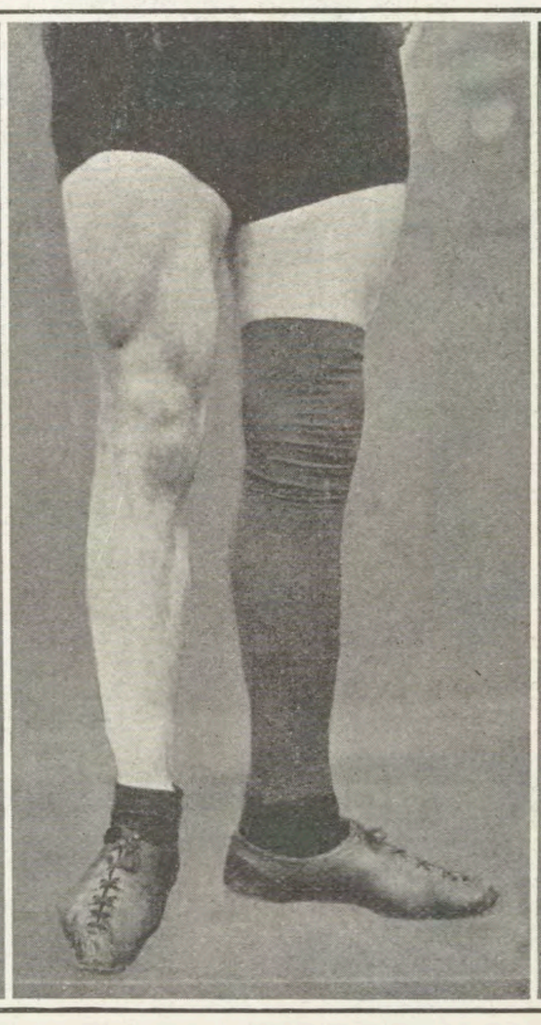
Le président Roosevelt jouant au cricket aux environs de Washington.

JAMBES DE CHAMPIONS

Sous ce titre, nous commençons aujourd'hui une étude sur les jambes des champions dans les principaux sports en honneur chez nous. On sait quelle importance a la jambe dans la « construction » d'un coureur cycliste ou pédestre, voire même d'un footballeur ou d'un escrimeur. Il y a là matière à comparaisons ou à réflexions qui intéresseront certainement les sportsmen. Nous commençons cette série par les jambes des champions cyclistes réputés.

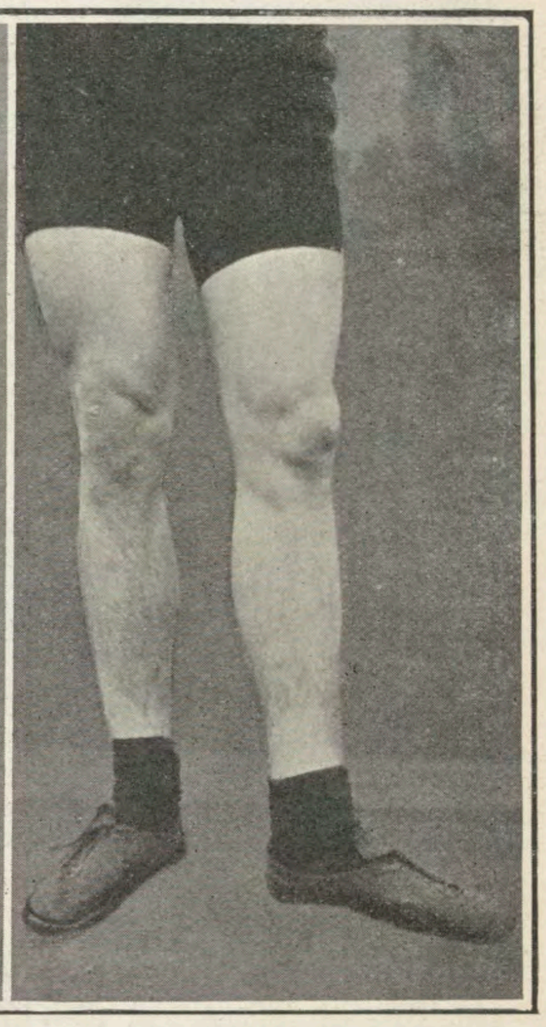


Walthour.
Le « roi des stayers » a, on le voit, de véritables jambes de sprinter.



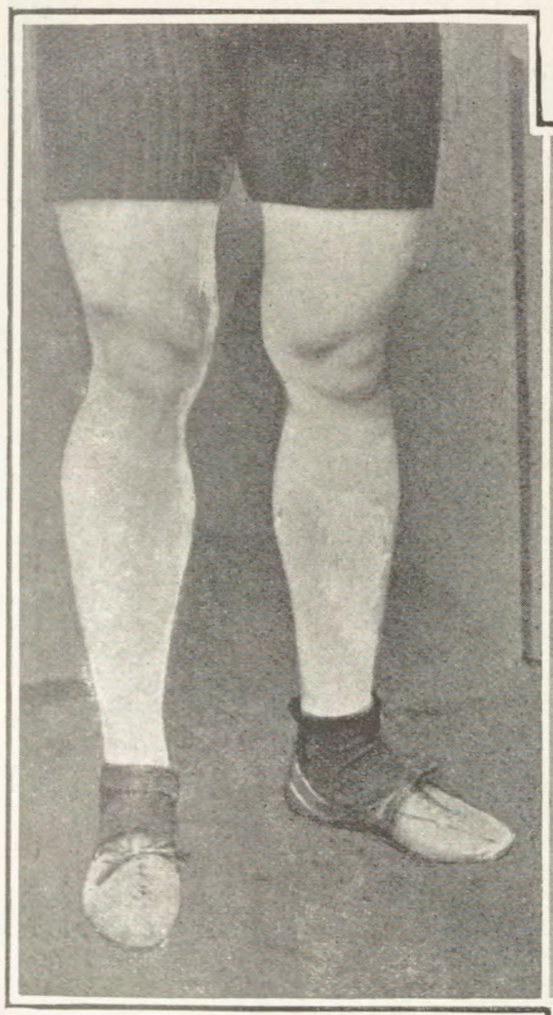
Mayer.
Jambes d'autant plus facilement reconnaissables qu'un bas spécial ne quitte jamais la gauche.

Friol.
Le nouveau champion national, inconnu d'hier, célèbre aujourd'hui... grâce à ses jambes.



Gougoltz.
Une paire de jambes qui a donné quelques coups de pédales.

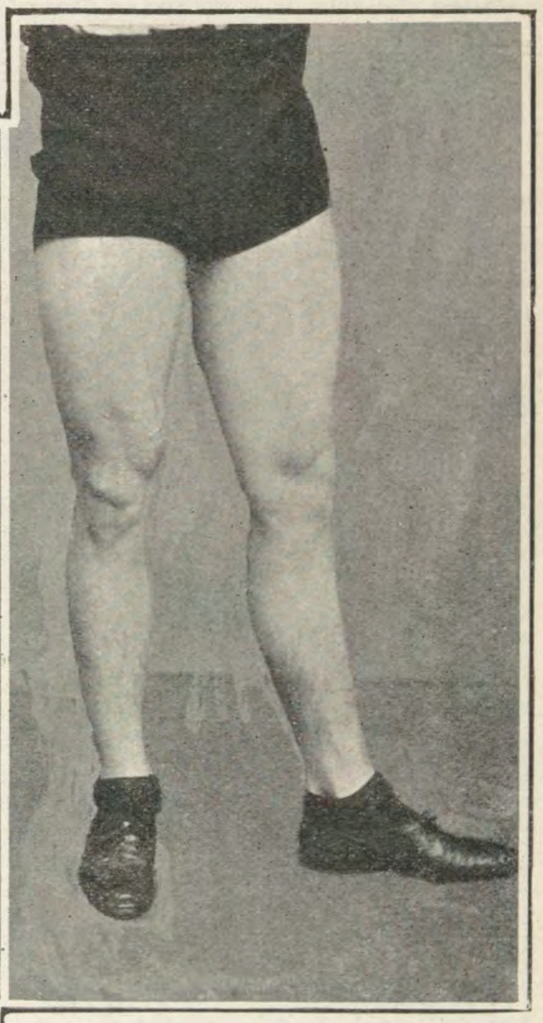
LA TÊTE ET LES JAMBES. Sous ce titre, devenu en quelque sorte symbolique, notre confrère Desgrange a résumé l'ensemble des qualités nécessaires pour faire un champion cycliste. Evidemment, le véritable champion devra posséder les deux, mais si nous devions leur assigner un ordre d'importance, c'est sans aucun doute aux jambes que nous devrions donner la préférence. On a vu des coureurs n'ayant pas pour deux onces de tête — ou pour m'ex-



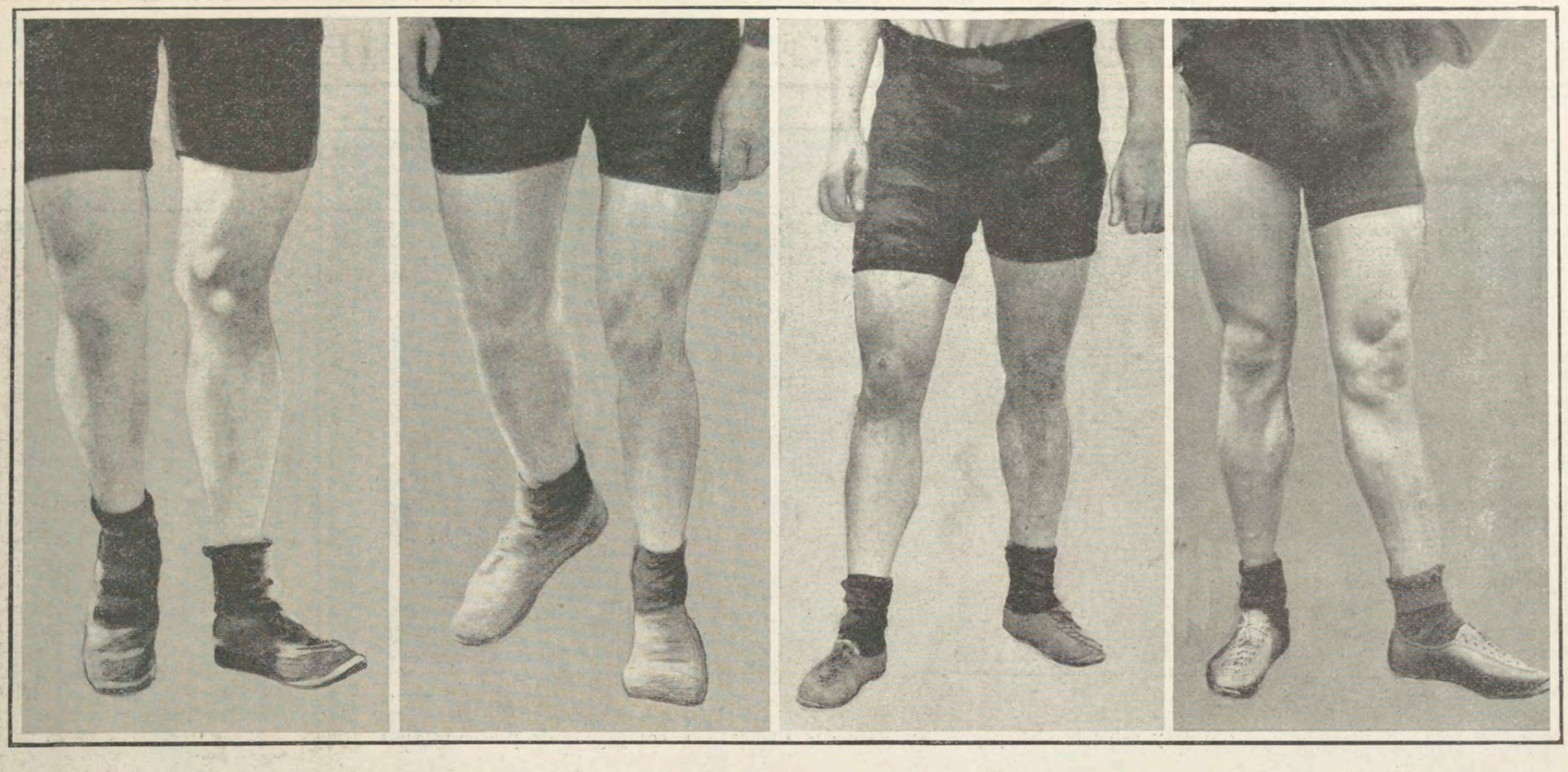
Bourotte.
Jambes solides, de cheval de trait.

Major Taylor.
La plus élégante paire de jambes du vélodrome; de vraies jambes de jolie femme, moins la couleur.

Piard.
Jambes très remarquables par leur forme élégante.



Thuau.
L'opposé de Soler, jambes courtes, mais bonnes.



Champion.
Déformées par suite d'innombrables «bûches», mais bonnes tout de même.

Contenet.
Jambes genre Bourotte, pas élégantes, mais solides.

Jacquelin.
Les vraies jambes du rude lutteur cycliste.

Germain.
L'émule de Major Taylor... du moins pour la couleur.

primer plus clairement, de tactique — et qui, grâce à leurs jambes, surent néanmoins briller au premier rang. A l'appui de cette thèse, il me suffira de citer Morin et Grogna pour que personne ne me contredise. Le contraire ne s'est jamais produit et il n'est pas d'exemple d'un coureur dépourvu de jambes, c'est-à-dire de qualité, ayant jamais dépassé une honnête médiocrité. Et puis, à moins que les coureurs cyclistes n'aient consenti à se sacrifier à la science en se laissant «autopsier», je ne vois pas comment nous pourrions montrer leurs cerveaux à ceux qui les voient courir journellement, tandis qu'il nous est aujourd'hui très facile de reproduire ici une superbe collection des plus célèbres jambes parmi celles qui poussent des pédales. Si j'étais docteur en médecine ou même simplement compétent en anatomie, je verrais sans doute beaucoup d'observations à faire sur la forme de ces jambes, leurs particularités, les défauts ou les points remarquables de quelques-unes d'entre elles. Mais comme il s'agit là d'une science qui me manque complètement, je préfère laisser aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* le soin de faire eux-mêmes les réflexions que leur suggérera cet examen.

D'une façon générale, cependant, tout le monde sera d'accord pour remarquer que les jambes des coureurs cyclistes sont plus solides, on pourrait même presque dire plus « massives » qu'un exercice de souplesse, comme la course à bicyclette, ne semblerait devoir le comporter. Sauf dans certains cas, comme celui de Major Taylor, les « attaches » ne paraissent pas si fines qu'on pourrait le croire, et chez Jacquelin par exemple, il est facile de comprendre pourquoi le style est si puissamment brutal. Mais le «nègre volant», je le répète, constitue une exception, et il ne fait pas de doute que si notre confrère le *Courrier Français* rééditait pour les coureurs cyclistes le «concours de chevilles» qu'il organisait dernièrement pour le beau sexe, le noir Américain remporterait la prime avec aisance.

VICTOR BREYER.

Linton.
Jambes très robustes, bonnes à pousser un grand développement.

Ellegaard.
Le «levrier» cycliste svelte mais nerveux.

Meyers.
Elégance et robustesse réunies. Le vrai athlète.

Soler.
Dit l'interminable. On comprend pourquoi en regardant ses jambes.

THERY PART POUR L'AMÉRIQUE

Théry, le glorieux vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, vient de s'embarquer pour l'Amérique en compagnie de son *alter ego* Caillois. Il va montrer aux Américains la fameuse voiture qui a ramené en France la Coupe Bennett.

Cette voiture, qui appartenait à la maison Richard-Brasier, est aujourd'hui la propriété personnelle de Théry. Caillois emmène également la célèbre voiture légère qui fut imbattue en 1903 et gagna Château-Thierry et le Ventoux.

Voilà qui va causer un certain bruit en Amérique où nul, en dehors de quelques initiés, n'a encore connaissance du projet, car un fructueux contrat va permettre à nos deux compatriotes de faire là-bas du sport, et du meilleur.

La voiture qui gagna la Coupe dans le pays du donateur de la Coupe, ce ne sera pas sans exciter une grosse fièvre, et Théry comme Caillois peuvent s'attendre à être pris d'assaut par les reporters américains à l'arrivée du transatlantique. Quant à la voiture, elle va être photographiée sans pitié.

Puissent les deux compagnons de voyage, qui sont deux excellents sportsmen sincères et droits, rapporter un bon souvenir de cette tournée au pays magique des dollars.

Mais Théry regrettera peut-être de ne pas être parti plus tôt, il eut pu prendre part à la Coupe Vanderbilt et sa voiture légère et maniable était hier celle qui convenait aux routes difficiles et médiocres de l'Amérique ou l'on rencontre en plein jours les express lâchés en rase campagne.

G. P.

Théry. Caillois

Théry sable le champagne, au Parc des Princes, en compagnie de plusieurs amis.

LE GRAND PRIX CYCLISTE MUNICIPAL SUR ROUTE

Le départ du Grand Prix Cycliste Municipal à Champigny.

Dimanche dernier, s'est disputé, sur la route de Champigny à Provins et retour à la piste municipale du Bois de Vincennes, le Grand Prix Cycliste Municipal. La victoire est revenue à Pottier, du Vélo Club de Levallois, qui a couvert les 150 kilomètres du parcours en 4 h. 17 m. 3/5, battant Passérieu et Lécuyer dans l'ordre.

Pottier et Passérieu, arrivés 1er et 2e.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

La Rouille des Jantes

Nous sommes en pleine saison de pluie, c'est à-dire que, plus que jamais, il faut compter avec l'humidité, qui est un des pires ennemis des pneumatiques. On doit donc nécessairement redoubler d'attention si l'on veut éviter d'avoir ses pneus mis hors d'usage prématurément pour cette cause.

Voici les principaux modes d'introduction de l'eau dans les enveloppes :

En premier lieu, notons, pour mémoire, un séjour dans l'eau, par exemple quand on s'arrête avec une roue dans une rigole ; c'est évidemment la chose la plus facile à éviter. Ensuite, ainsi que nous l'avons vu, l'eau peut s'introduire facilement dans les pneumatiques lorsqu'on lave la voiture à grande eau et sans précautions, surtout si les pneus sont mal gonflés, les boulons de sécurité et l'écrou de la valve mal serrés. Nous avons dit à ce sujet, dans nos précédents articles, qu'il était préférable de ne pas laver ses pneus à grande eau, mais de passer dessus une serpillière mouillée. Cette recommandation est d'autant plus intéressante dans cette saison que la boue menace davantage les voitures et que, par conséquent, il y a lieu à des lavages plus fréquents et plus complets.

Enfin, il y a un autre mode d'introduction de l'humidité, sur lequel nous tenons à rappeler plus spécialement aujourd'hui l'attention de nos lecteurs.

Pour permettre le passage de la valve et des boulons de sécurité, la jante est forcément percée. Il y a donc là un passage tout indiqué à l'eau. Pour assurer une étanchéité suffisante et éviter cette infiltration, nos boulons de sécurité et l'écrou de la valve viennent serrer sur une rondelle en caoutchouc. Voir, dans le *Guide Michelin 1904*, pages 36 et 38, les coupes prises sur le boulon et sur la valve. Il s'agit de la rondelle N pour la valve, page 36 et de la rondelle U pour les boulons, page 38. Mais, pour que ces rondelles s'opposent bien à l'entrée de l'eau à l'intérieur du pneu par le trou de la jante, il est nécessaire qu'elles soient en parfait état. Or, au bout d'un certain temps de service, sous l'effort de la pression que ces rondelles supportent, il arrive qu'elles s'écrasent et que le trou central s'agrandit ; elles ne sont plus alors suffisamment étanches et l'eau peut s'introduire et détériorer l'enveloppe ou rouiller la jante. Il est donc nécessaire, toutes les fois que l'on s'aperçoit que ces rondelles ne sont plus en bon état, de les remplacer.

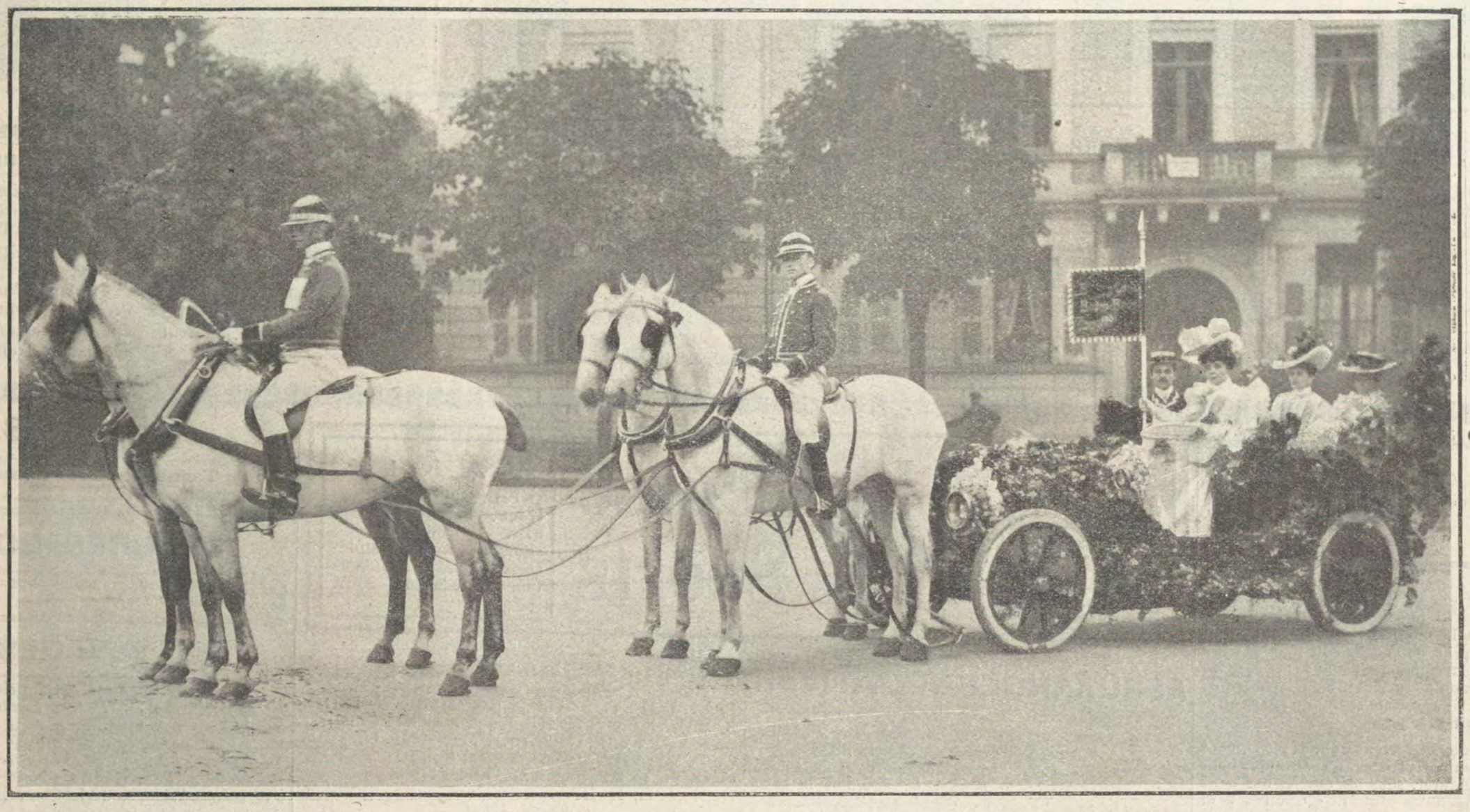
Il peut arriver que, par suite d'un accident, choc ou autre, la peinture de la jante disparaisse à certains endroits et que la rouille se déclare. Il faut surveiller très soigneusement ses jantes à ce point de vue et en entretenir soigneusement la peinture. Il ne faut pas hésiter à faire fréquemment un examen des jantes pour s'assurer qu'en aucune partie l'acier n'est à nu ; si le cas se produit, il faut d'abord enlever la rouille – s'il y en a — sur la partie dénudée : pour cela, le papier émeri est tout indiqué. Si, cependant, la rouille était tenace et très dure à enlever, mettre un peu de pétrole sur la rouille, et frotter par-dessus avec le papier émeri, qui mordra plus facilement. L'endroit bien nettoyé, il est nécessaire de le repeindre.

La meilleure peinture à employer est le vernis noir des carrossiers.

Si l'on est pressé, on peut l'employer seul, car il sèche très rapidement. Il serait préférable, cependant, de ne passer le vernis qu'après avoir recouvert l'endroit malade d'une couche préalable de céruse ou de minium, mais il faut alors laisser sécher avant de passer le vernis.

Michelin et Cie.

UN CONCOURS D'AUTOMOBILES FLEURIS A BADE



La voiture *Mercédès* attelée à la Daumont de M. Clément Auffin Ordt qui a pris part à la bataille de fleurs de Bade.

A l'occasion de la bataille de fleurs, organisée ces jours derniers à Bade, M. Clément Auffin Ordt avait magnifiquement décoré de géraniums sa 60-Mercédès, qu'il avait attelée à la Daumont. L'idée était originale et obtint un très vif succès. Dans la voiture avaient pris place : au volant, M. Auffin Ordt, Mme la marquise Gouy d'Arsy : les deux places arrière étaient occupées par la comtesse de Baillet Latour et la baronne de Venningen.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 14 RÉSULTATS

Il faut croire que le « masque » des chauffeurs n'a pas de masque que le nom, car, malgré le grand nombre de pronostiqueurs pour notre concours n° 14 — celui des huit chauffeurs — il ne s'est pas trouvé une seule carte postale indiquant correctement les noms des huit automobilistes connus dont nous avions reproduit la photographie, en tenue de course.

Voici d'abord les huit noms :

1. Rigolly, 2. Henri Farman, 3. Edmond, 4. Heath, 5. Albert Clément, 6. Pelser, 7. Baras, 8. Rougier.

Ainsi qu'il est dit plus haut, aucun de nos lecteurs n'a deviné les noms des huit « masqués », mais il s'en est trouvé deux qui en ont indiqué six.

Le classement entre eux s'est donc opéré sur la seconde question, celle des solutions justes reçues, et le premier prix, cinquante francs en espèces, est ainsi revenu à **M. Raphène, 18, rue Pierret, à Neuilly-sur-Seine**, qui a pronostiqué 13 solutions, en même temps qu'il devinait les noms de Farman, Edmond, Heath, Clément, Baras et Rougier.

Le second prix a été gagné par **Mme Lecouturier, 22, rue de Fontanges, aux Andelys**, qui a trouvé Farman, Edmond, A. Clément, Pelser, Baras et Rougier, mais a pronostiqué la réception par nous de 20 solutions exactes.

Enfin, tous les pronostiqueurs dont les noms suivent et qui ont deviné au moins trois noms, sont qualifiés pour notre concours d'honneur :

Castely (Paris). — Agliamy (Menton). — De Saint-Apollin (Boulogne-sur-Seine). — Beauvais (Boulogne-sur-Seine). — Greneau (Boulogne-sur-Seine). — Duc (Boulogne-sur-Seine). — Mme Duc (Boulogne-sur-Seine). — Gautier (Boulogne-sur-Seine). — Mme Gauthier (Boulogne-sur-Seine). — Deraze (Angoulême). — Ribot (Fresnay). — Feuquière (Neuilly-sur-Seine). — Parmentier (Rennes). — Saladin (Paris). — Combastel (Noisiel). — Love (Lausanne). — Olivier (Paris). — Noyelle (Paris). — Changea (Bordeaux). — Bourgeois (Paris). — Lestonnat (Bordeaux). — Wolfers (Paris). — Bonvalet (Paris). — Rigout (Paris). — Lauthe (Paris). — Vignau (Angoulême). — Richert (Bordeaux). — Mariage (Gournay). — Maechler (Paris). — De la Barre (Château-Thierry). — Perrichon (Lyon). — Nielsen (Neuilly-sur-Seine). — Sieuzac (Bordeaux). — Turpin (Poitiers). — Trochon (Viroflay). — Griffon (Saint-Denis). — Poursin (Paris). — Semet (Madeleine-lez-Lille). — Cahier (Château-Renault). — Smits (Asnières). — Gastine (Boulogne-sur-Seine). — Castello (Menson). — Faton (Menton).

Duflot (Reims). — Marion (Paris). — Vaissier (Saint-Mandé). — Aublet (Paris). — Gardes (Charleville). — Lalande (La Fère). — Hirsch (Paris). — Maréchal (Boulogne-sur-Mer). — Raveau (Neuilly-sur-Seine). — Vachette (Caudéran). — Pettarde (Epinal). — Tenna (Paris). — Van Godin (Bruxelles). — Louvet (Paris). — Fabre (Marseille). — Choquet (Reims). — Blum (Mézières). — Hun (Dijon). — Pavy (Paris). — Un amateur de sport (Lyon). — Talon (Paris). — Gardy (Les Lilas). — Saulnier (Antibes). — Heulle (Claye). — Lacour (La Villette-aux-Aulnes). — Beaudouin (Vincennes). — Legrand (Paris). — Godet (Paris). — Doucette (Limoges). — Langlais (Bellevue). — Beauregard (Limours). — Sachs (Dijon). — Quesnel (Paris). — Lévy (Bordeaux). — Comit (Berne). — Pavin (Paris). — Holtz (Strasbourg). — Gallet (Clermont-Ferrand). — Messein (Troyes). — Legros (Fontainebleau). — Durand (Versailles) — Grigeon (Avallon). — Dupuy (Laon). — Ragon (Lons-le-Saunier). — Export (Boulogne-sur-Mer). — Papert (Saint-Moritz) — Bancelin (Mézidon). — Raffy (Toulouse). — Faye (Paris).

CONCOURS N° 15 CLOTURE

C'est lundi prochain, au premier courrier, qu'expirera le délai de réception des clichés pour le concours photographique ouvert à l'occasion du Raid hippique international organisé par la *Vie au Grand Air* et la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*. Son mécanisme est des plus simples.

Il s'agira tout simplement de nous envoyer une ou des épreuves (non collées) d'instantanés représentant des vues du Raid, qu'elles soient prises au départ, à l'arrivée ou en cours de route. Ce concours restera ouvert (c'est-à-dire que les photographies seront reçues par nous) pendant toute la durée de la course, soit **du 9 au 16 octobre**, mais nous prions les intéressés de faire leurs envois le jour même du tirage, car toutes les photographies présentant quelque intérêt et suffisamment bonnes pour être publiées dans la *Vie au Grand Air*, le seront sans retard, et il importe que nous restions dans l'actualité.

Voici maintenant la liste des récompenses affectées au concours. Tout d'abord, il sera alloué une prime de cinq francs **pour chaque photographie publiée**. Puis, lorsque le concours aura été clos, deux prix seront attribués aux deux meilleurs envois. Le premier dans l'ordre de mérite recevra une somme de cinquante francs ; le second, vingt-cinq francs.

CONCOURS N° 16 NOUVEAU

Avec le concours suivant, nous revenons aux pronostics. C'est, en effet, le challenge cycliste (amateurs) de la *Vie au Grand Air* à courir le 23 octobre au Vélodrome Buffalo, qui en sera le sujet. On sait que cette épreuve annuelle consiste en une course interclubs par équipes de trois coureurs, les séries, demi-finales et finale étant composées de deux clubs.

Nous prierons donc les pronostiqueurs de répondre aux questions suivantes :

1° **Quels seront les deux clubs classés premier et second (et leur ordre) dans la finale ?**

2° **Quel sera le coureur qui finira premier dans la finale ?**

Nous ferons connaître dans notre prochain numéro les noms des clubs et des coureurs engagés.

Comme d'habitude, c'est par **cartes postales** exclusivement que les réponses doivent nous parvenir, sous peine d'être tenues pour nulles. Ce concours sera clos le

VENDREDI 21 OCTOBRE

c'est-à-dire que pour être admises, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

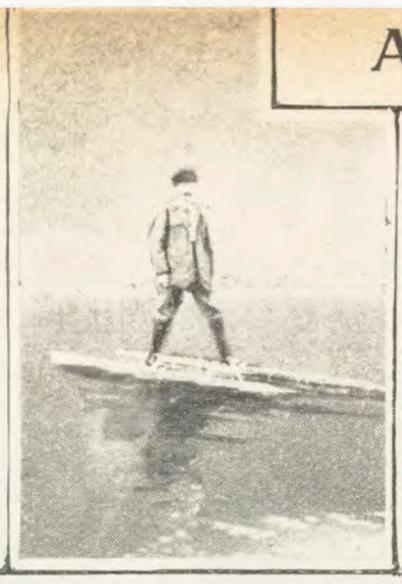
Le gagnant du concours recevra **cinquante francs** en espèces, le second **vingt-cinq francs**.

AUTOUR DES SPORTS

UN PARI ORIGINAL

A la suite d'un pari, Andréas Schmitt est parti de Bruchsal (grand-duché de Bade), porteur d'un fût contenant 13 litres de bière et pesant 21 kilogrammes.

Il doit faire déguster sa bière à Paris, puis remplir le fût de vin et le rapporter à Bruchsal.



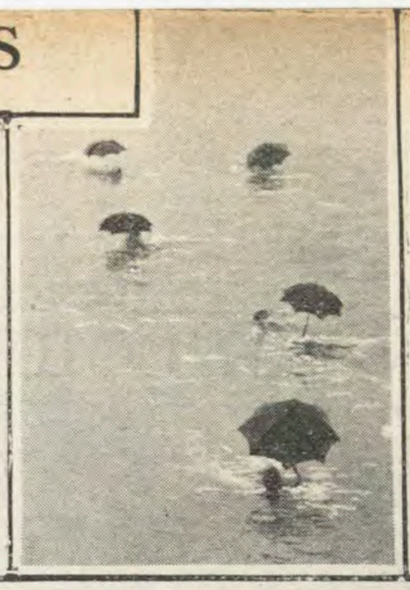
UN MARCHEUR SUR L'EAU

L'ingénieur Riccardo Durio a traversé, la semaine dernière, le lac d'Orta, près de Turin, sur un appareil de son invention.

L'appareil est en bois avec deux chambres d'air et une série de palettes dans sa partie inférieure.

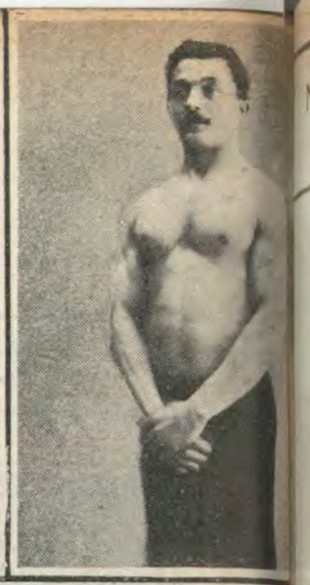
UN CONCOURS DE CAMIONS AUTOMOBILES MILITAIRES

Le ministère de la Guerre avait organisé, ces jours derniers, un concours de camions automobiles militaires. Malheureusement, l'épreuve ne suscita pas un grand mouvement chez nos constructeurs, et trois concurrents seulement se présentèrent. Le concours fut reporté à une date ultérieure, sous le prétexte que les voitures n'étaient pas conformes au cahier des charges.



UN CONCOURS DE NAGE AVEC PARAPLUIES

Un concours de nage original s'est disputé dernièrement à Brighton. Il mettait aux prises des nageuses qui devaient tenir dans une main un parapluie ouvert. Celles des concurrentes qui, pour s'aider, lâchaient le parapluie, étaient disqualifiées.



LE CHAMPIONN… GYMNASTIQUE DU CE…

Nous publions ci-des… photographie de Henri … champion de l'Associati… Sociétés de gymnastiq… Centre.

Titulaire d'un grand … de prix individuels, Her… cot appartient au gymna… nicipal de Tours.

NOS ÉCHOS

Errata

C'est par erreur que le nom de M. Foureau figurait sous la photographie de l'équipe du Racing Club de France, publiée dernièrement dans la *Vie au Grand Air*, à l'occasion de sa victoire dans course de relais du meeting de Spa, c'était le nom de M. Bellin du Coteau qu'il fallait lire.

Dans les articles que nous avons publiés récemment sur les Championnats Cyclistes du Monde, nous avons omis de faire figurer, sous les clichés des deux équipes, les noms de notre confrère « Cycling » et de MM. Iliffe et Sons, grâce à l'obligeance desquels nous avons pu faire cette reproduction.

Voilà l'omission réparée, et nous y joignons nos regrets.

Le Challenge cycliste de la *Vie au Grand Air*

Notre Challenge cycliste, annoncé pour le 9 octobre, est reporté définitivement au 23 octobre, la date du 9 octobre étant retenue pour le Grand Prix Municipal sur route et la réunion de l'U.V.P.S. à la piste municipale.

Chaque club sera représenté dans le Challenge par trois coureurs au lieu de deux. Chaque série comprendra deux clubs. Les demi-finales, s'il y a lieu, et la finale, également deux clubs. Chaque club aura droit à un seul tandem (amateurs ou professionnels) et le changement d'équipe d'une série à l'autre sera autorisé. Le classement se fera par points.

Outre l'objet d'art offert en Challenge, il sera attribué à chacun des coureurs représentant le club vainqueur une médaille de vermeil, et à chacun des coureurs représentant le club classé second une médaille d'argent.

Notre prochain numéro

Nous publierons dans notre prochain numéro, qui contiendra vingt-huit pages, le compte rendu illustré du Raid Hippique Bordeaux-Paris et deux suppléments en couleurs. Nos lecteurs trouveront encarté dans ce numéro exceptionnel un portrait en couleurs, tiré hors texte, de Conradès, le champion d'Europe d'aviron. Nous engageons nos lecteurs à retenir, d'ores et déjà, ce numéro à leur marchand de journaux. Ce numéro sera mis en vente au prix de 50 centimes.

V. Granter.

Finance

Haussiers et baissiers, acheteurs et vendeurs, sont comme des duellistes qui, avant de porter des coups, tâtent le fer, chacun d'eux cherchant à reconnaître la valeur de l'adversaire.

Il semble qu'à cette heure, ces éternels ennemis sont de même force. En tout cas, ils font jeu égal.

La cote a, successivement, dans un sens et dans l'autre, des fluctuations fugitives après lesquelles le niveau ancien se retrouve.

C'est l'évidence qu'à la Bourse le volume des affaires a augmenté; d'aucuns estiment, même, que la place est surchargée. Quoi qu'il en soit, les critiques sagaces observent qu'au moment où vont être offertes au public de nombreuses, d'importantes opérations financières, qui se sont accumulées durant la longue période de morte-saison que nous venons de traverser, les grands établissements de crédit, ayant besoin d'un marché ferme, ne laisseront pas la cote s'affaisser.

C'est clair!

C. Levrai.

TARIF

1° Petites annonces non commerciales, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces commerciales, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

La Bourse des Sports

TARIF

3° Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (1939)

AUTOMOBILES

Renault Frères, neuves, 10 HP 1904, carrosseries de grand luxe, de différents modèles, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuves, carrosseries de luxe de différents modèles avec pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au meilleur prix.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1940)

A vendre : PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, léger tonneau. Occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, touriste, tonn. Occ.
RENAULT Frères, 10 HP, limousine. Occasion.
LANDAULET DE DION-BOUTON, 8 HP. Occasion.
C. G. V., 20 HP, tonneau Roi des Belges.
C. G. V., 20 HP, limousine, entrées latérales.
DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occasion.
Vente. Achat.

Echange de toutes voitures de bonnes marques contre les derniers modèles.

Ernest Loste, 37, r. Brunel. Paris. Tél. : 555-43. (1941)

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1942)

Une voiture électrique de la Société des Voitures Electromobiles, landaulet, 4 places, en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs. Visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (114)

CARTES POSTALES

Catalogue franco carte prime. P. Savary. La Rochelle. (1943)

CHASSES

Deux actions à céder (dont une de suite) dans très belle chasse à Baron (Oise) de 800 hectares d'un seul tenant plaine et bois, une heure de Paris gare Nord, tous gibiers ; minimum 2.700 francs, château, parc, etc. S'adresser à M. L'Hermitte, 15, rue Caumartin, Paris. (1944)

CHIENS

A vendre, chiot Terre-neuve noir, race pure, 60 fr. parents primés. S'ad. Mme Arsel, 31, r. Lepeletier. (1945)

Grand chenil parisien, chiens de garde, de chasse, de luxe, d'appartement. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. (1945)

COLLECTIONS

Vie au Grand Air à céder au plus offrant de suite. Ec. Pineau, 13, r. d'Amilly, Chartres (E.-et-L.). (1946)

DIVERS

Chasseurs, soldats, évitez choléra, typhus, fièvre, en achetant le *Filtre scientifique Universel* modèle de poche breveté, les plus hautes récompenses, envoyé franco contre bon de poste 8 francs à O. Löffler, 14, rue d'Hauteville, Paris, filtres tous systèmes pour tous liquides, en vente partout. Dépositaires et agents acceptés. (1947)

TENNIS

Jeu de Tennis de la Rive Gauche, 148, … Vaugirard. (…

TIMBRES-POSTE

Catalogue n° 16, franco avec prime. P. Sav… Rochelle. (…

VOYAGES

Chemins de fer du Nord et du South E… et Chatham. — *Paris à Londres en 7 he…* Services rapides. Quotidiens, de la Malle. Dép… Paris-Nord à 8 h. 30 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h… — 4 h. *s.* — 8 h. 40 *s.* — *Traversée maritime, une heure.* — Pour prix des places et renseigne… s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, bo… des Italiens, ou à la gare du Nord.

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous…

E. REDONT

ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX

61, rue Louis-Blanc, PARIS

Entreprise générale pour la France et l'Etra…

DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQ… PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANAL… TIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHA…

OFFICIERS MINISTÉRIEL…

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 26 … 1904, à deux heures.

QUATRE LOTS

QUATRE MAISONS A COURBEVO…

Quai de Courbevoie, nos 3, 5, 7 et 9, et rue de… nos 4, 6, 8, 10 et 12.

Mise à prix pour chaque maison : 10.000 fra…

S'adresser à Me Collin, avoué à Paris et à Me … notaire à Paris.

VILLE DE PARIS

A adj. sur 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 8 Novembre…

3 TERRAINS 1° Angle rues Pérignon et B… Se 306m. 2° rue Pérignon, Se 311… Stendhal. Se 61m50. M. à p. 150 f., 120 f. et 40 … S'ad. aux not. : Mes Mahot de la Quérantonnais, … des Pyramides, et Delorme, rue Auber, 11, dép. de…

DÉPARTEMENT DE LA SEINE, TERRAINS DE MA…

A adj. sur 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 8 Novembre…

4 TERRAINS rue du Dauphiné, Ses 32… 327m12. M. à p. 200 fr… S'ad. aux not. : Mes Mahot de la Quérantonnais, … des Pyramides, et Delorme, rue Auber, 11, dép. de…

VENTE en l'étude de Me Fay, notaire à Par… rue Saint-Florentin, le 25 octobre … à 3 heures.

PHARMACIE ANGLAISE

2, rue Castiglione et ses spécialités.

Mise à prix 150.000 francs. S'adresser pour rens… ments à Mes Fay et Georges Meunié, no… Marquis-Boudaille et Delinon, avoués à Paris…

LAIT DE VIOLETTES *Savon, Poudre, Crème, Essence*

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qu… requises pour la **BEAUTE** et la **FRAICHEUR** du TE…

Se méfier des Produits artificiels - SOCIETE HYGIENIQUE, Paris, et bons Parf…

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti

Le Gérant : Jarrige.